

# ARQUITECTURA

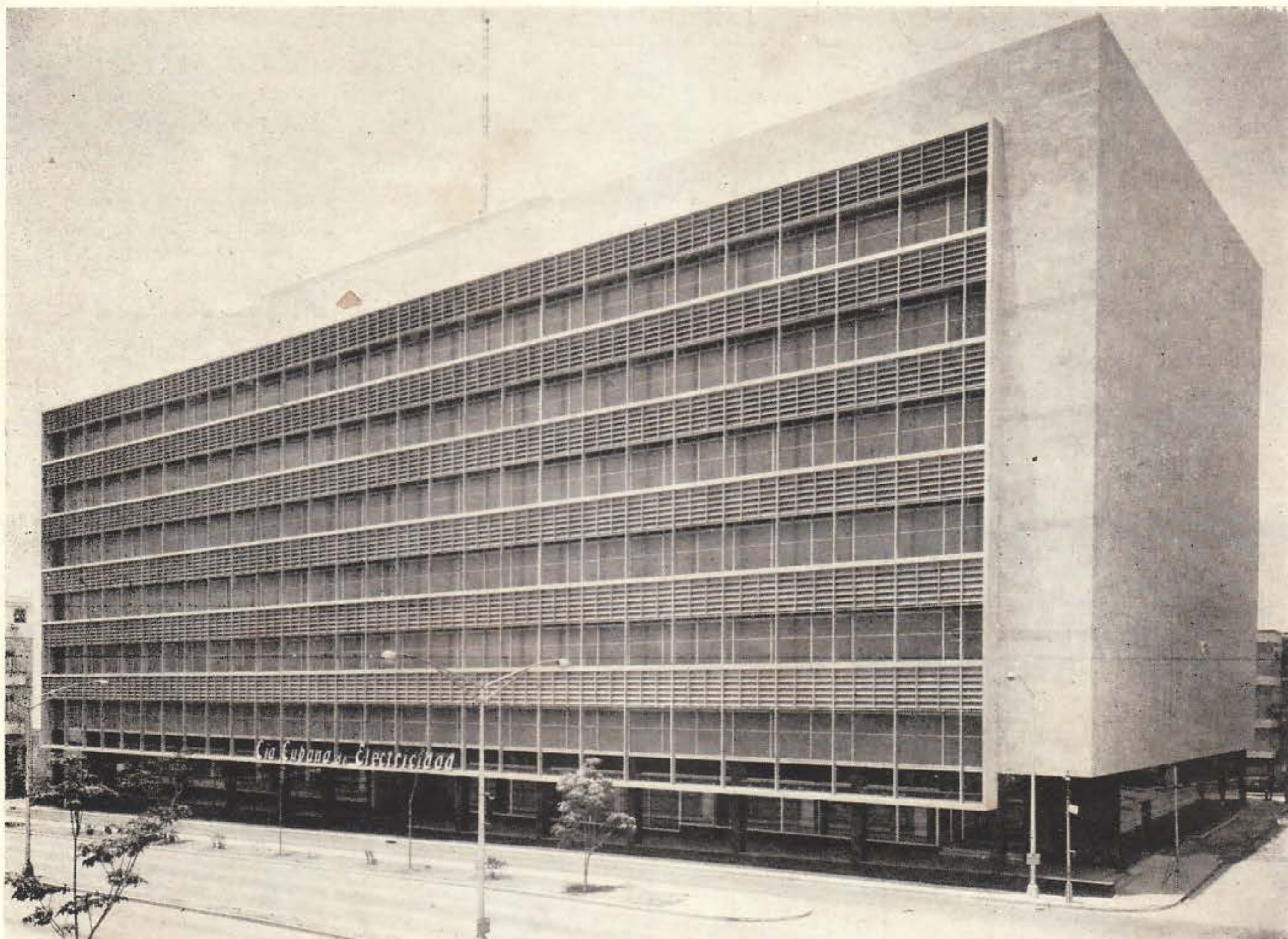
SEPTIEMBRE DE 1957  
AÑO XXV. NUM. 290





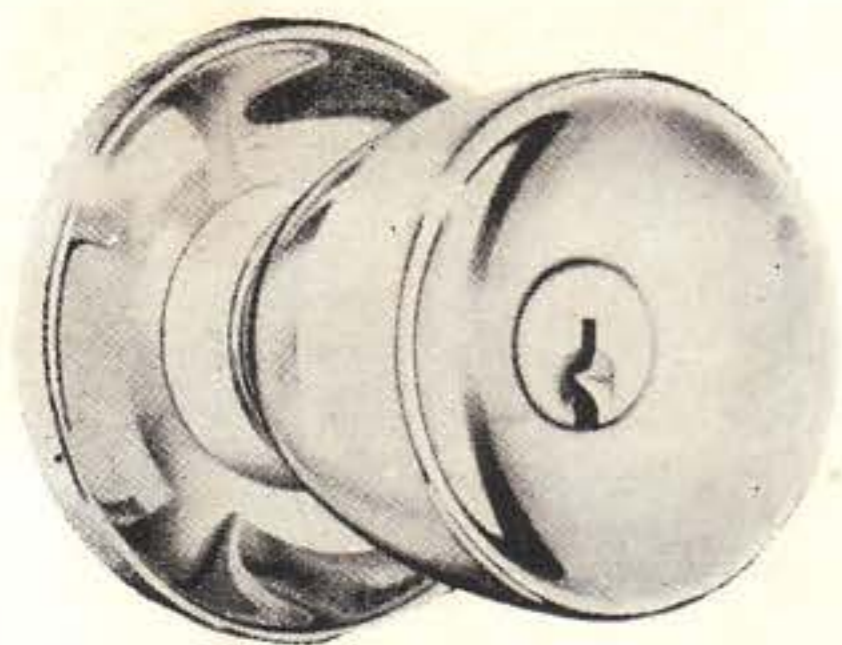
# SCHLAGE

**CALIDAD POR EXCELENCIA**



Caja General de Retiro y Asistencia Social de los Trabajadores de las Industrias Eléctrica, Gas y Agua. Este bello edificio está situado en la Avenida de Carlos III No. 666, La Habana.

**ARQUITECTO: JORGE LUIS ECHARTE MAZORRA**



**TULIP 26-D**

## DISTRIBUIDORES

**FERRET. CALVO Y F. VIERA, S. A.**  
"LA CASTELLANA"  
Compostela No. 663  
A-1908

**MANUEL CASTRO**  
"LOS DOS LEONES"  
Galiano y Virtudes  
M-2526 - M-2627

**GOMEZ RUIZ Y CIA.**  
"LA MURALLA"  
Compostela No. 534  
A-6009 - A-6010

**GONZALEZ Y SANCHEZ**  
"LA ANTILLA"  
Zanja No. 605  
U0-8335 - U-3588

**NICOLAS LOPEZ**  
"LA HABANERA"  
Factoría No. 152 - M-2125

**MODERNAGE, S.A.**  
Infanta No. 508  
U-4996

**JOSE JUNQUERA Y CIA.**  
Maceo No. 56  
Camagüey

**V. MERCADE Y CIA.**  
Peralejo No. 654  
Santiago de Cuba

**PEDRO JULIO PEREZ**  
Maceo No. 451, Sur  
Santa Clara, L.V.

**FERRET. EL AGUILA, S. A.**  
Paseo y Luz Caballero  
Guantánamo

**MERCANTIL CASA ARENAS, S. A.**  
Francisco Vega No. 353  
Victoria de las Tunas

**V. AGUIREGAVIRIA Y CIA.**  
Independencia No. 14  
Matanzas

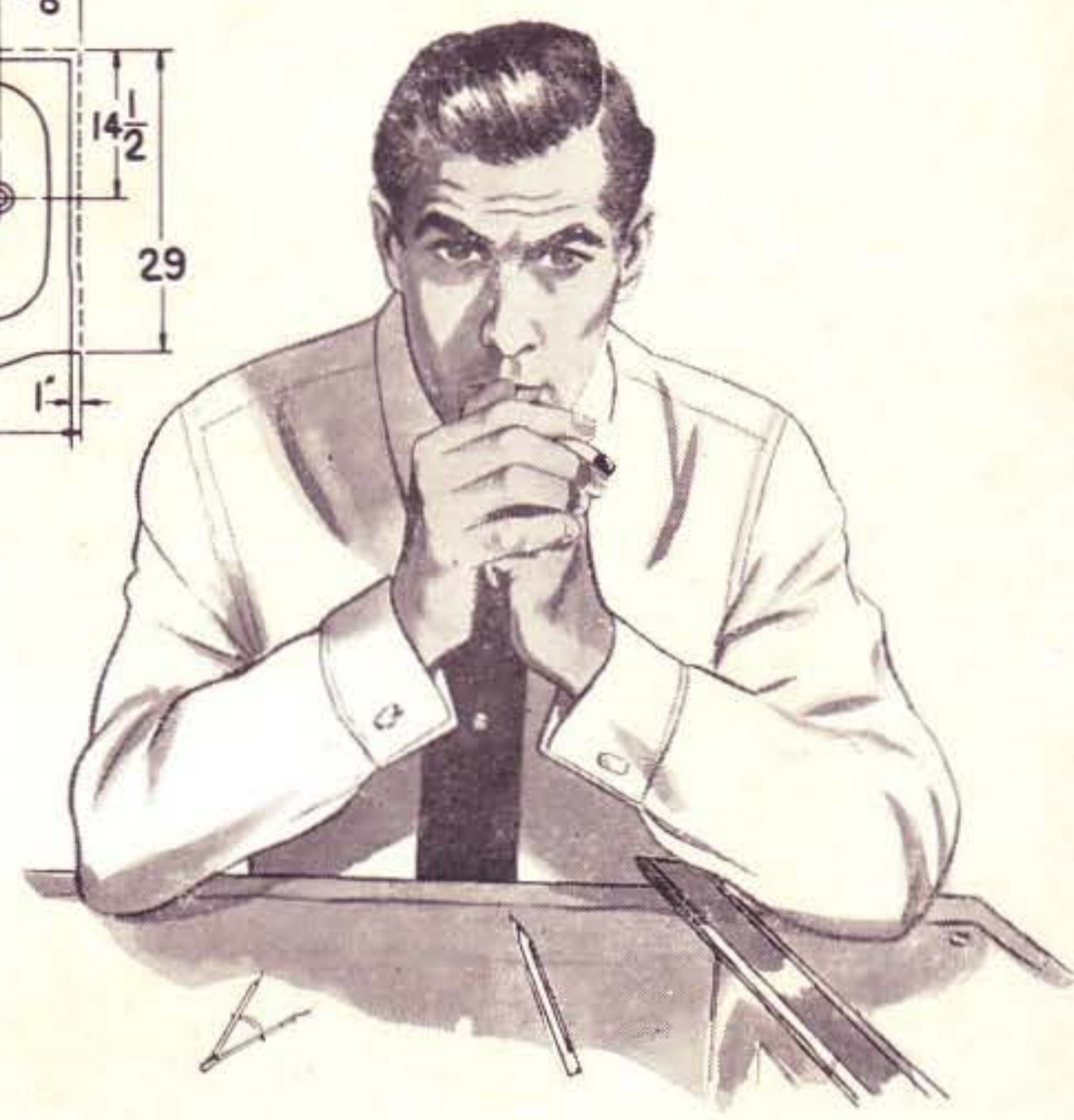
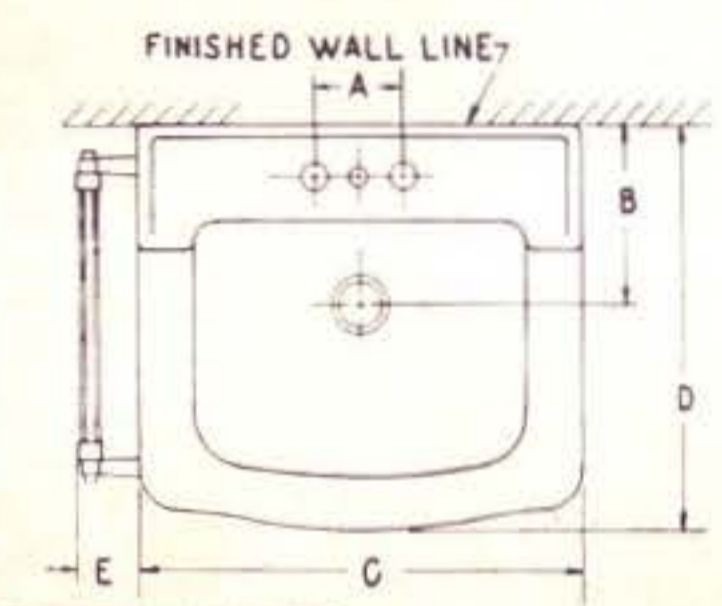
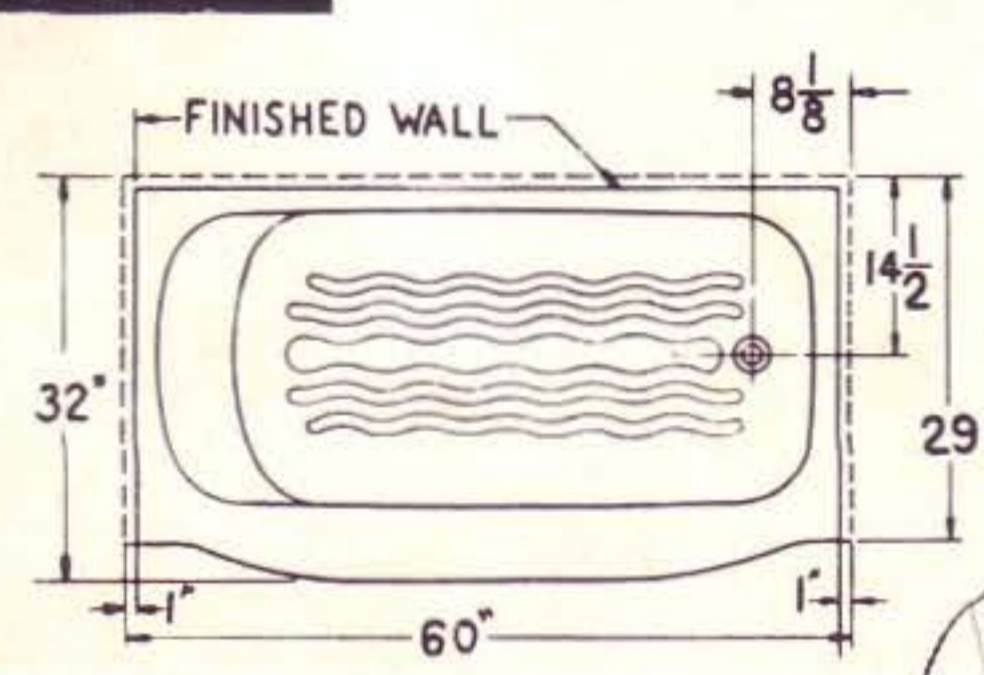
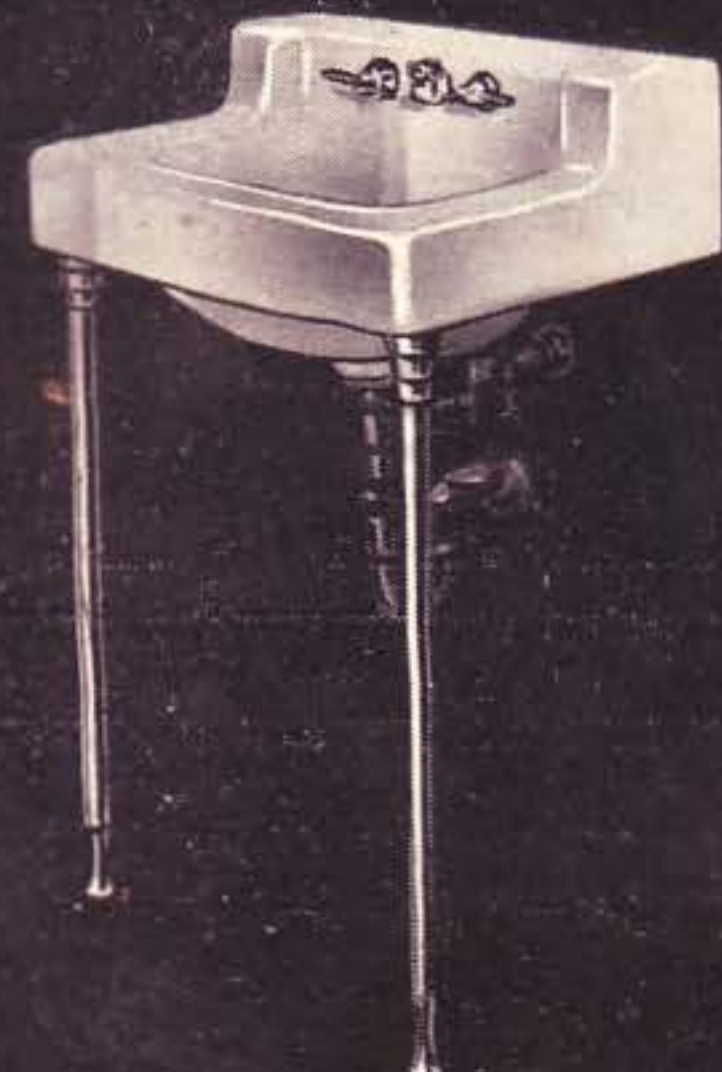
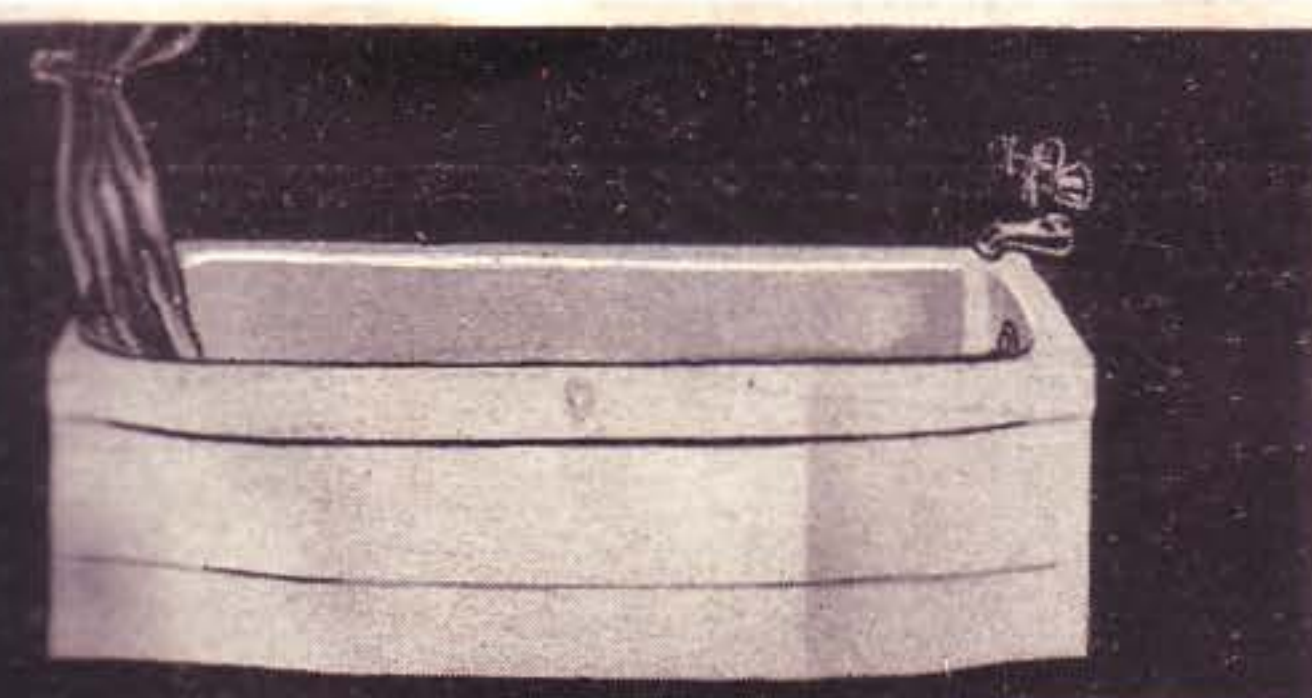
**EVERARDO G. DEL CAMPO**  
Nueva Gerona  
Isla de Pinos

Agente en Cuba: **ROBERTO RODRIGUEZ, S.**  
Amargura No. 319, Habana - ML-1455

**ARNAIZ, DIEGO Y CIA.**  
"LA LLAVE"  
Maceo 108, Holguín  
Teléfono 302



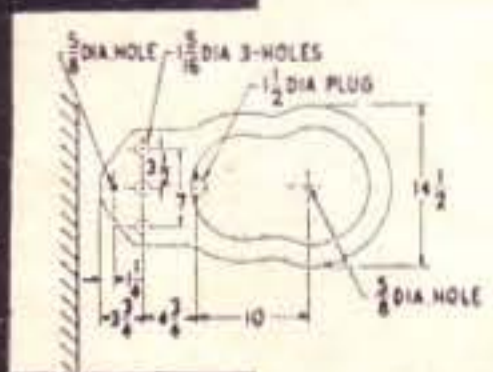
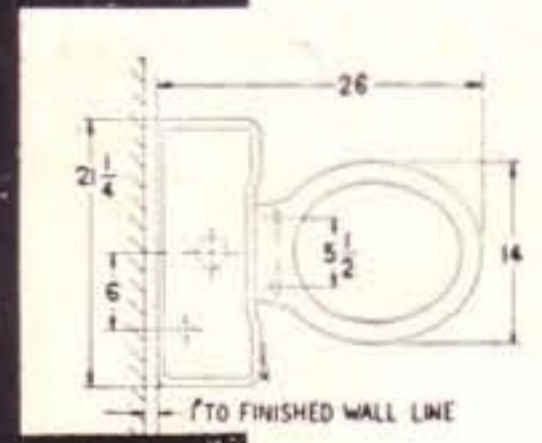
# ESTIMADO ARQUITECTO:



Al pensar en la selección de los efectos sanitarios no olvide que los de marca BRIGGS BEAUTYWARE son los más fuertes, duraderos y funcionales que se fabrican.

Vasanitram, como Ud. sabe, es una organización que siempre ha estado al servicio del Arquitecto cubano y está en la mejor disposición para brindar a Ud. el más completo surtido de estos famosos efectos sanitarios en el momento en que Ud. los necesite.

Complemente su obra como ésta merece. Recuerde que BRIGGS BEAUTYWARE es la marca de efectos sanitarios preferido del Arquitecto y que mejor acogida recibe de sus clientes.



Cia. de Efectos Sanitarios  
**VASANITRAM, S. A.**  
 Ayestarán y 19 de Mayo - U-1278

Azulejos <b>STYLON</b>	Duchas <b>BLOCH</b>	Gabinets y Puertas de Ducha <b>KETCHAM</b>	Accesorios de empotrar <b>BAY RIDGE</b>
---------------------------	------------------------	---	--



# TAMARGO

## COPIAS DE PLANOS VAPOPOST

Servicio de Mensajeros

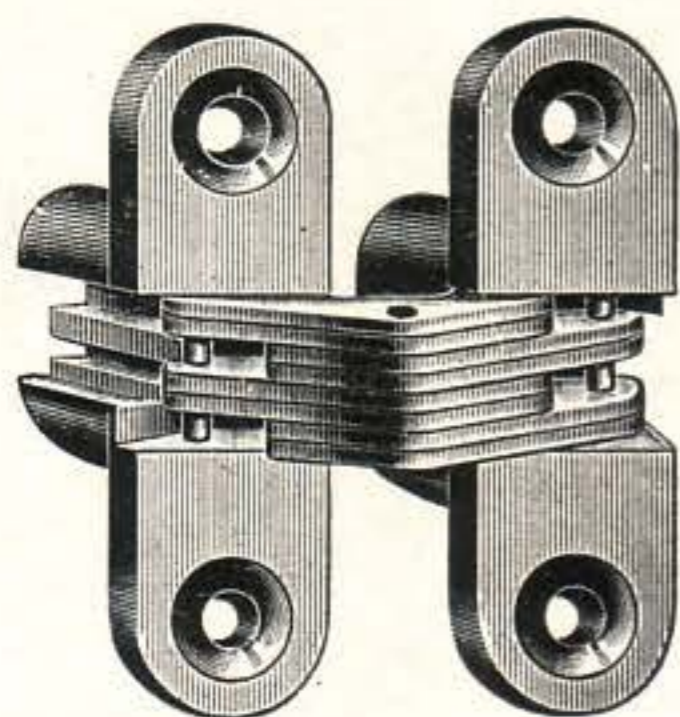
MATERIALES DE DIBUJOS PARA ARQUITECTOS  
PAPELES SENSIBILIZADOS POST COMPANY

Representante:

### I. FERNANDEZ TAMARGO

SAN LAZARO NUM. 160  
ENTRE CRESPO Y AGUILA

TELF.: A-6728



## "SOSS" VISAGRAS INVISIBLES "SOSS"

Evitan los salientes de las bisagras antiguas ● Permiten que las puertas se abran totalmente en 180° ● Son invisibles tanto cuando las puertas están abiertas como cuando están cerradas ● Ideales para closets, muebles y paneles secretos ● Pida folletos descriptivos a:

**FERRETERIA CALVO Y F. VIERA, S. A.**  
COMPOSTELA, 663 TELEFONO A-1908 H A B A N A

# CONCRETERA PROGRESO

CANTERAS DE NOVO  
MARIANAO

# BO-7990

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LAS BOMBAS

# LANCASTER

- DE PISTON • EQUIPOS DE PRESION • CENTRIFUGAS
- TURBINAS • AUTOCEBANTES • DE POZO PROFUNDO

SAN NICOLAS No. 105, entre Lagunas y Animas

ML-1459



FACILIDADES DE PAGO

**MORA-OÑA Co. S.A**



*Nuevo y Moderno*

Edificio  
de la Gran Revista

**Bohemia**



ARQUITECTO  
LUIS TORRIENTE Y NETHOL

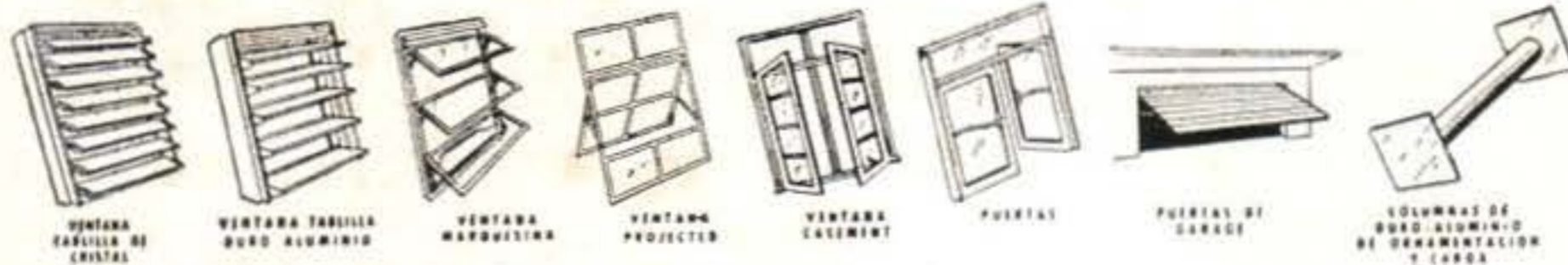
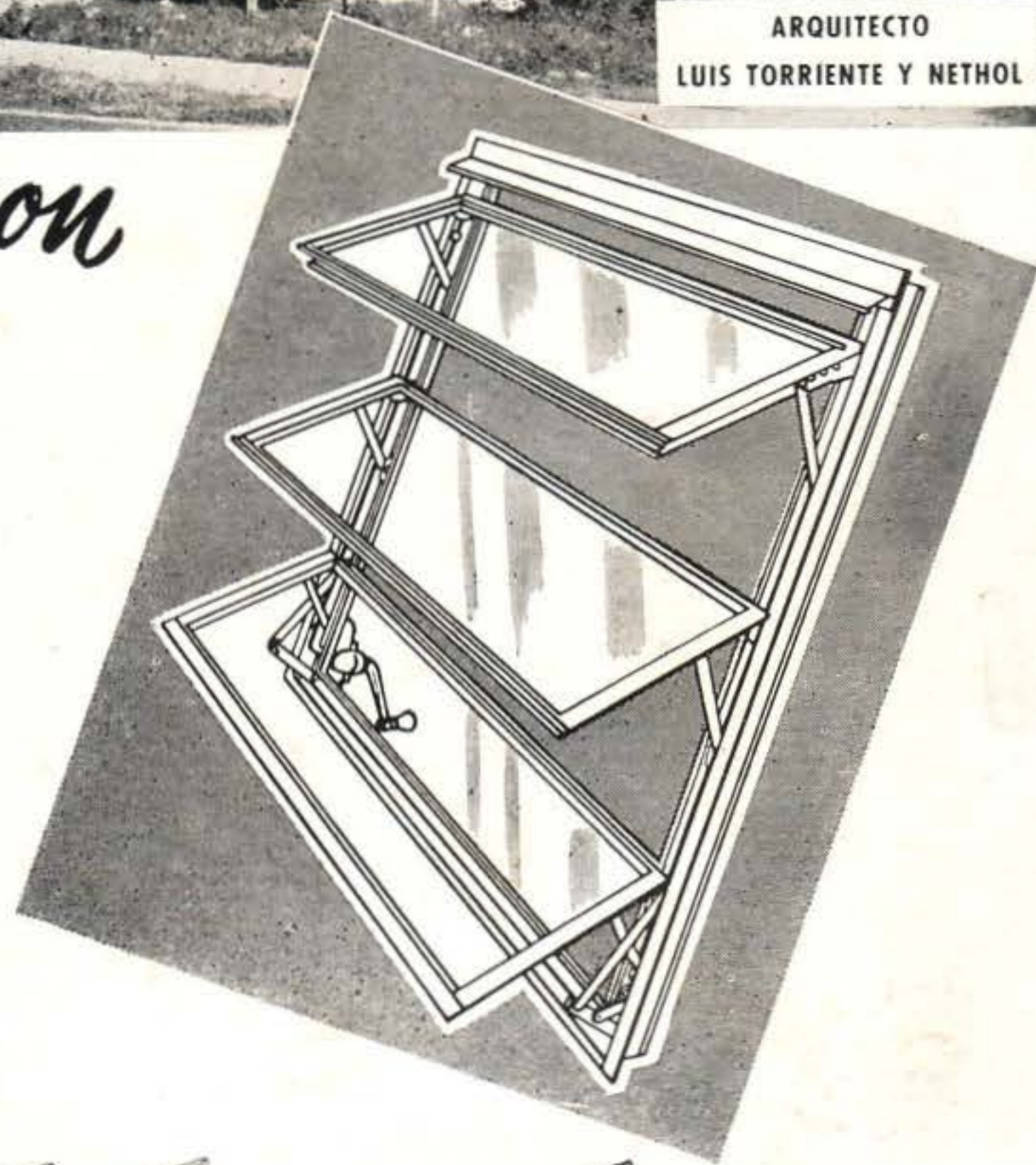
*Complementado con*

VENTANAS  
MARQUESINAS  
Y PERSIANAS

*Duro-Aluminio*

**PANAMI**

Los productos de Duro-Aluminio PANAM se están utilizando por los más destacados Arquitectos y Contratistas en la construcción de residencias y grandes edificios, por considerar que son las que reúnen en el mercado las más altas cualidades en cuanto a CALIDAD, BELLEZA Y DURACION.



**PANAM PRODUCTS COMPANY**

FABRICA Y OFICINAS  
Km. 3½ C. Rancho Boyeros

**1-5216**

Apartado 1262  
HABANA

Pub. ROGER

AGENTES EN EL INTERIOR:

ROBERTO PEREZ ORTA  
Calle 8 y Zayas. Tel. 59  
Luzern P. del Rio

FERNANDO LEZCANO BOLET  
Lahorde No. 513, Cardenas  
Tel. 8632. Prov. de Matanzas

ANTONIO JARES  
Cuba 270. Tel. 3393  
Santa Clara, L. V.

ANTON E HIJOS  
Genl. Gómez 75. Apartado 450  
Camagüey. Tel. 2877

CARLOS P. RAMOS  
C. de Avila, Morán y Jatibonico  
M. Gómez 103, Tel. 2140. C. de A.

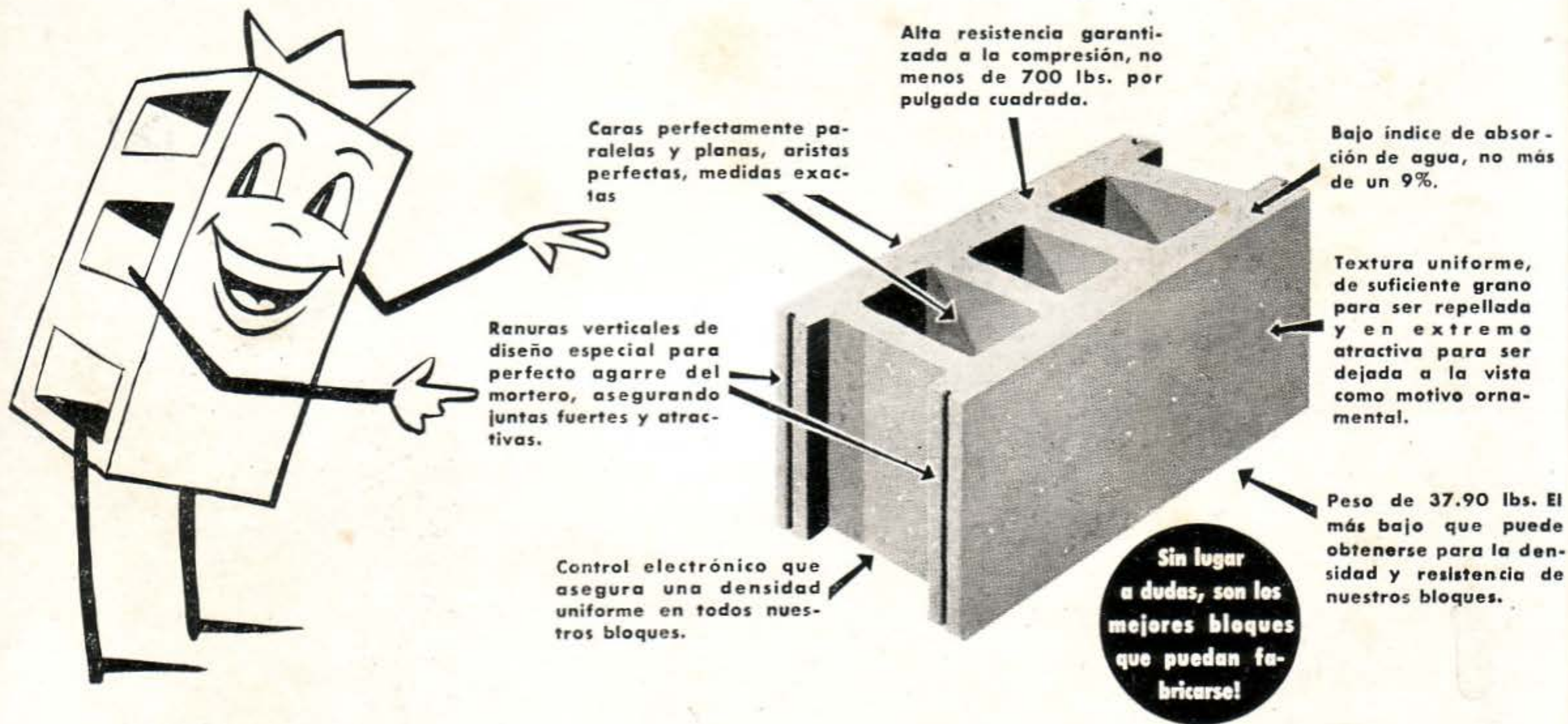
MAGIN MASEDA  
10 de Octubre 264 - 266  
Tel. 2349. Santiago de Cuba

RAFAEL TOLL TUR  
Carretera del Aeropuerto  
Tel. 418. Guantánamo



# ES UNA REALIDAD

Estamos convencidos de que los Arquitectos, Ingenieros y Constructores de Obras cubanos, prefieren utilizar siempre productos de Alta Calidad en todas sus obras. Y como es una realidad que en todo momento han preferido el uso de nuestros Bloques de Concreto, queremos agradecerles muy profundamente esa preferencia, a la vez que informarles que, conscientes de que únicamente manteniendo esa Alta Calidad continuarán prefiriéndolos, acabamos de instalar nuevas máquinas, nuevos sistemas de cura y de ampliar nuestros recursos técnicos para poder garantizar en todo momento los mejores Bloques de Concreto que puedan producirse al más bajo costo posible.



## PODEMOS GARANTIZAR ESTA ALTA CALIDAD...

- porque** utilizamos solamente materias primas perfectamente graduadas y limpias procedentes de nuestras propias canteras.
- porque** sin reparar en su alto costo tenemos instaladas las mayores y mejores maquinarias electrónicas que existen en el mundo.
- porque** toda nuestra producción, a pesar del elevado costo que esto representa, es científicamente curada al vapor, bajo estricto control de humedad y temperatura.
- porque** nuestra calidad es comprobada semanalmente por el Laboratorio de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de la Habana.

## HORMIGON PRE-FUNDIDO, S. A.

Carretera de Rancho Boyeros Km. 2½

Teléfonos: 1-8558 - 1-8244



# Arquitecto...

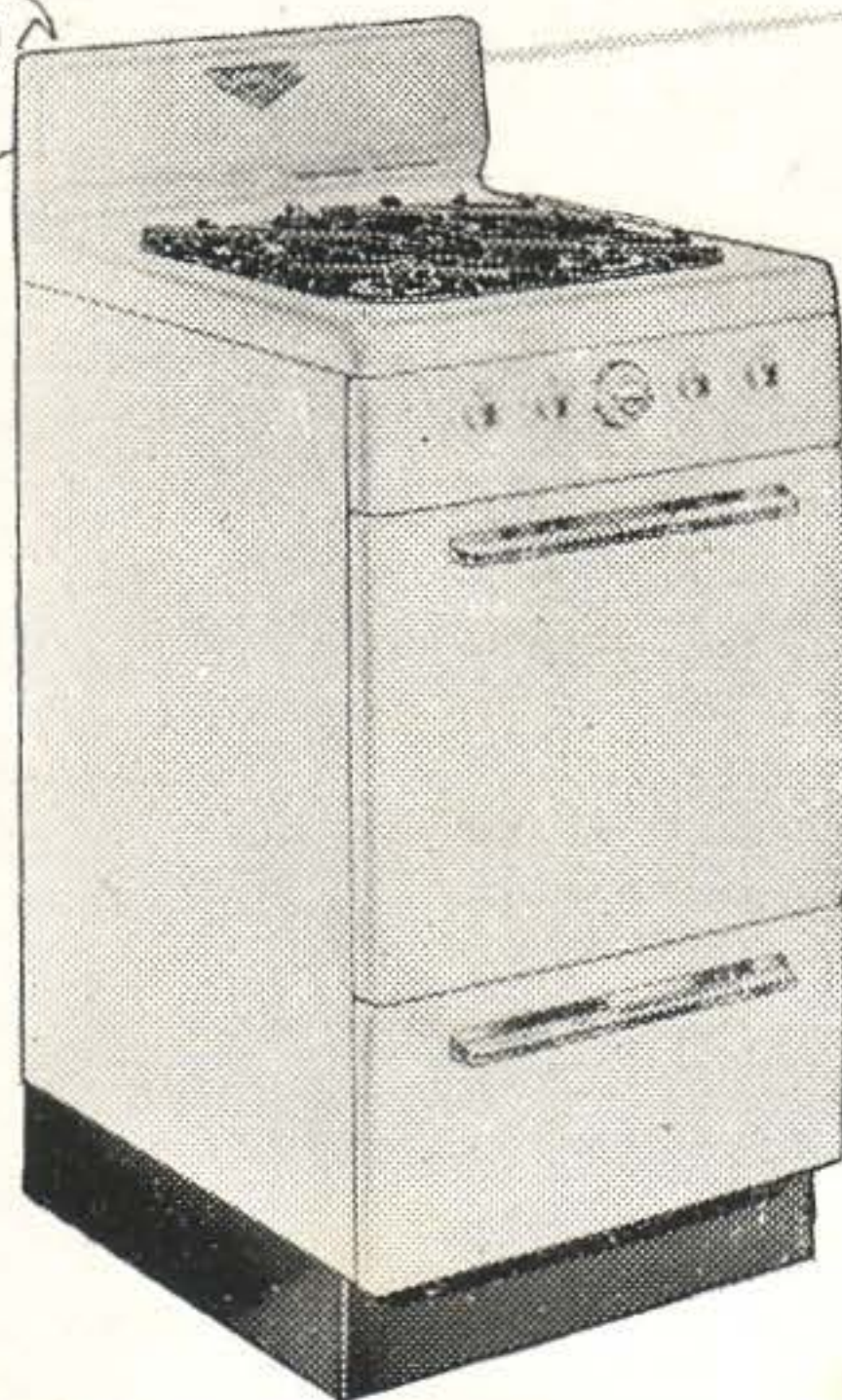
Tenemos las **COCINAS DE GAS**  
que más le convienen a Ud!



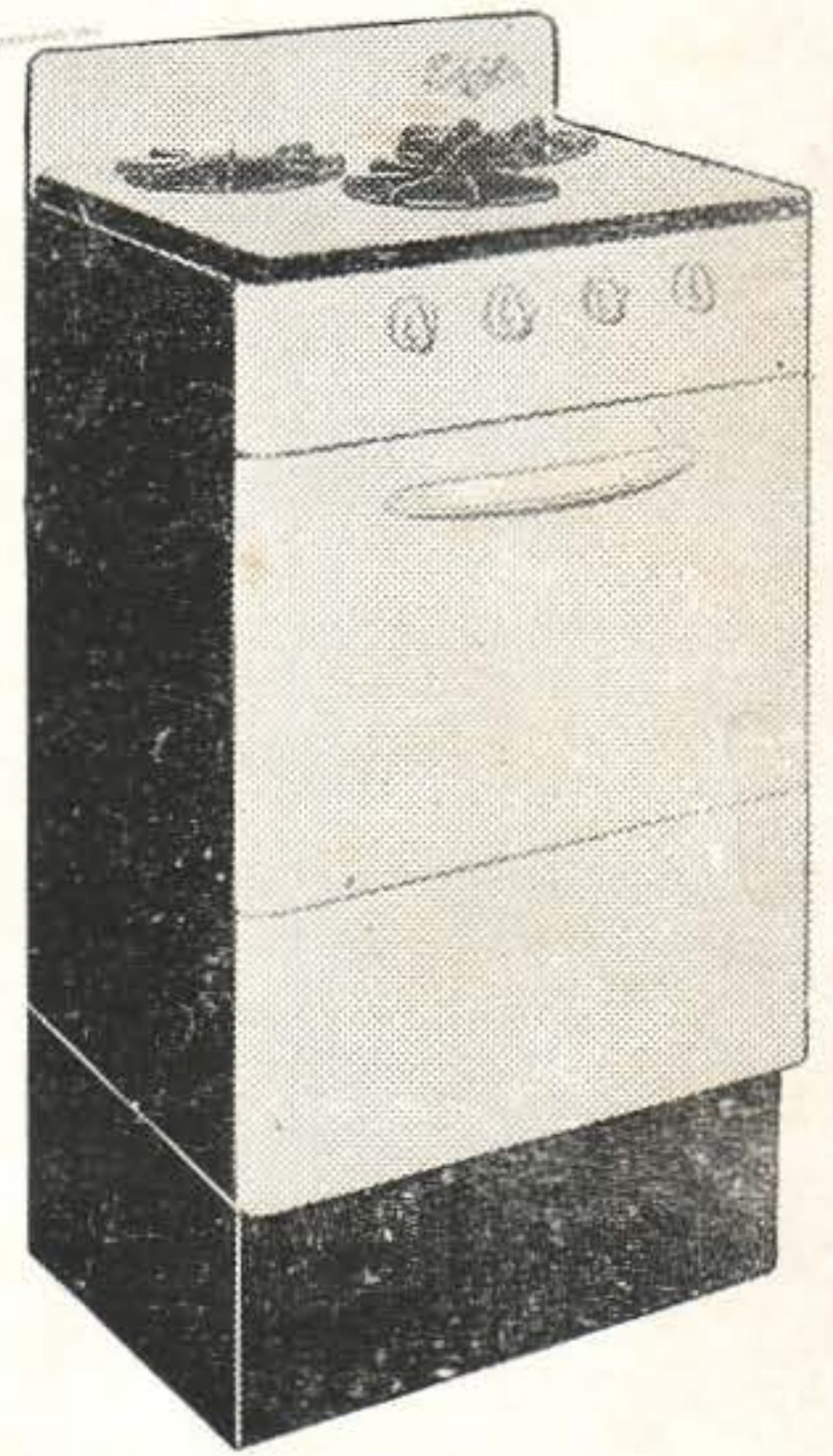
Le brindamos las famosas y acreditadas Cocinas de Gas  
"MAGIC CHEF", "DIXIE" y "EAGLE" a los más bajos precios,  
en un amplio stock de más de 11 modelos distintos... y con el  
respaldo del servicio y garantía de la Cía. Electric de Cuba.



MAGIC CHEF 1A648



DIXIE 20



EAGLE 360-3

## IMPORTANTE

Nuevo Departamento para diseñar cocinas  
completas para Edificios y Residencias, en  
sólo 10 días.

**CIA. ELECTRIC DE CUBA, S. A.**

Distribuidores Exclusivos de

"DIXIE", "EAGLE" y "MAGIC CHEF"

Pedroso y Consejero Arango - Telf. U-8121. **WESTINGHOUSE**







LOS ARQUITECTOS FAVORECEN  
CON SUS COMPRAS A LOS  
SEÑORES COMERCIANTES QUE  
SE ANUNCIAN EN LAS PAGINAS  
DE ESTA REVISTA

## ARQUITECTOS:

Al proyectar sus construcciones  
recuerden que

## SANITARIOS "PUJOL"

les ofrece las famosas

## LOSAS "MURRAY"

para Terrazas, Jardines y Patios  
Coloniales; Pasos para escaleras  
CORDUROY y DIAMOND GRID,  
de DURACION ETERNA  
COLORES: English Red y Golden

Baños en Colores:

## "AMERICAN-STANDARD"

únicos con DOBLE GARANTIA

23 y 30  
F-8502



VEDADO  
X-4333

Una visita a nuestros Salones de  
Exhibición les permitirá conocer las  
últimas novedades en Equipos de  
Construcción Modernos.

## ¿Proyectando una Clínica u Hospital?

Si los planos de una nueva clínica u hospital,  
que aún no haya sido equipado, se encuen-  
tran disponibles, podemos usarlos para se-  
ñalar las especificaciones completas de los  
equipos que han de necesitarse. Si tales pla-  
nos no han sido dibujados, nosotros ten-  
dremos gusto en hacerlo, si se nos ofrecen  
detalles y completa información de los re-  
querimientos específicos.

Este servicio no representa obligación alguna  
por su parte y pondrá en sus manos un pro-  
grama moderno y eficiente para su nuevo  
edificio, o bien para cualquier ampliación  
o reforma.



GENELECTRIC RAYOS X, S.A.

Calle 23 No. 158  
Apartado No. 2075  
Habana

República No. 81  
Apartado No. 50  
Camagüey

Aguilera No. 205  
Apartado No. 539  
Santiago de Cuba

FERRETERIA

"La Antilla"

GONZALEZ Y SANCHEZ

Especialidad en Herrajes

ZANJA NUM. 605

e/. Oquendo y Soledad TELEFONOS  
LA HABANA, CUBA U0-8335 - U-3588



# CIA. COMERCIAL GANCEDO, S. A.

## (CASA GANCEDO)



EFFECTOS SANITARIOS EN  
GENERAL  
ESPECIALIDAD EN BAÑOS  
DE COLORES

**"Standard"**

**"KOHLER"**

AZULEJOS DE  
TODAS CLASES

AVE. 10 DE OCTUBRE 120-122  
LA HABANA  
TELEF. M-9010 Y A-8791



**vda. de creso y cia., s.l.**

M A D E R A S

VIGIA No. 6 TELF. M-3435  
HABANA. CABLE "BECRESPO"

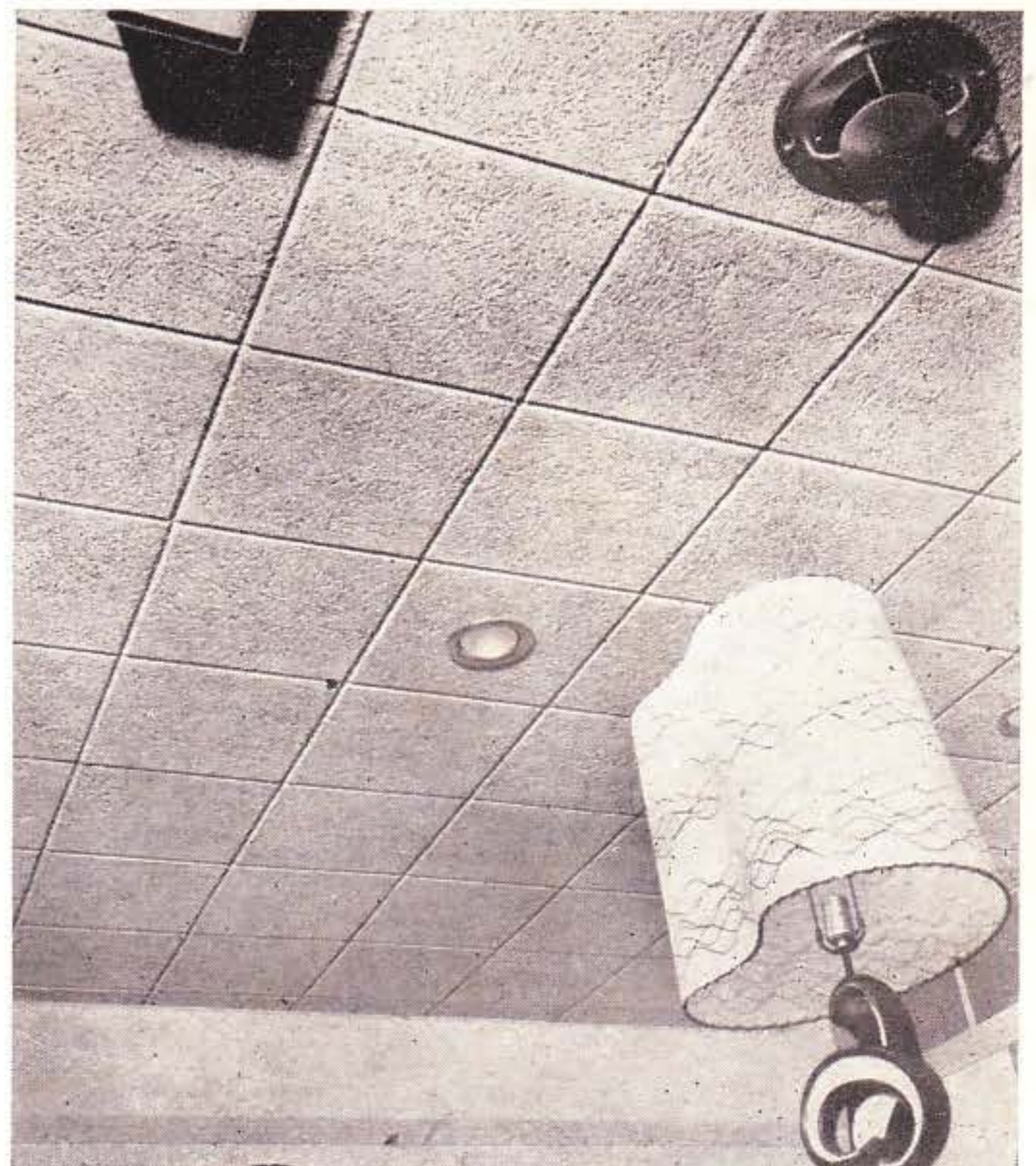
LOSAS ACUSTICAS Y PLANCHAS AISLANTES



Fabricadas a base de magnesita  
Gran aislante del calor y del sonido  
Excelente corrector acústico  
A prueba de comején  
No combustible  
Durabilidad ilimitada

ALGUNAS OBRAS EN QUE SE HA INSTALADO  
HERAKLITH

Nuevo estadio de la Ciudad Deportiva  
Biblioteca Nacional  
Edificio del Seguro del Abogado  
Hospital de la Liga Contra la Ceguera  
Edificio del Seguro Médico  
... Y muchas otras más...



DISTRIBUIDORES  
de  
**HERAKLITH**

Representante exclusivo en Cuba: SIGFRIDO SALOMON - Calle 27 No. 452, Departamento 33 - Vedado  
Apartado Medina (Vedado) 4006 - Teléfono F0-2997

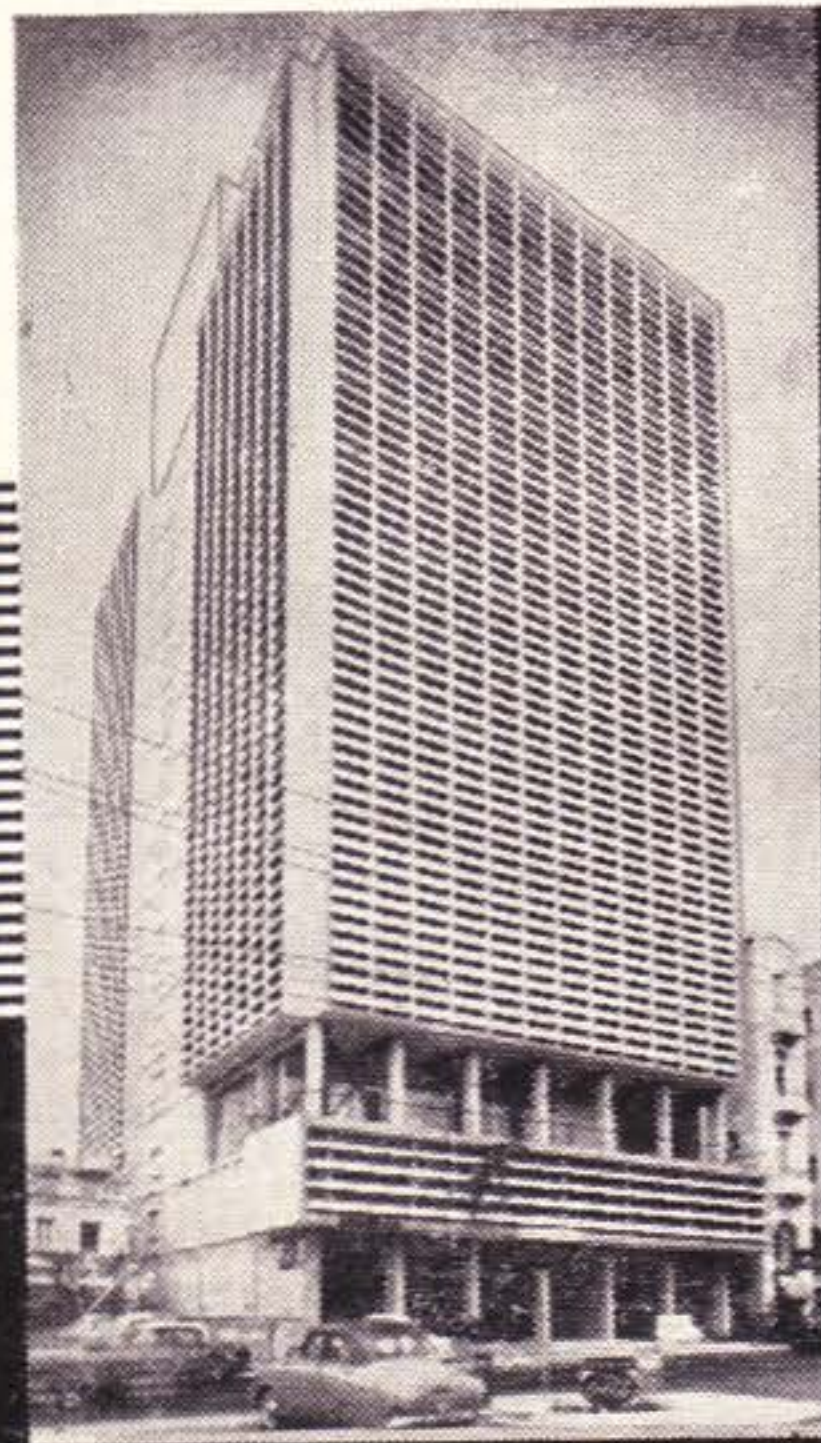


LOS RASCACIELOS DE LA  
NUEVA HABANA ESTAN  
EQUIPADOS CON

# Bombas

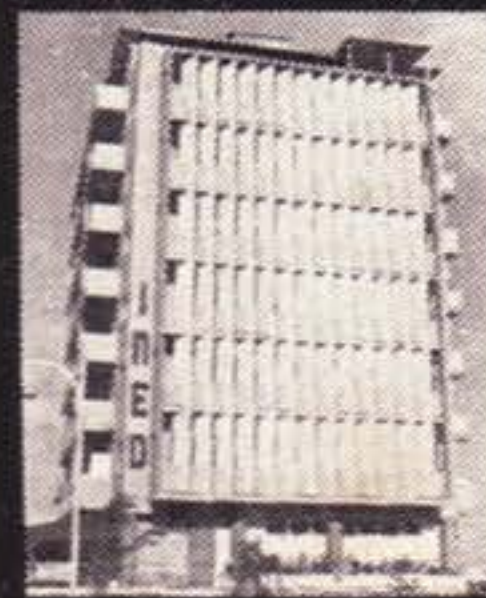
# FAIRBANKS-MORSE

Algunos de los muchos edificios de la nueva Habana equipados con Bombas Fairbanks-Morse.



Los edificios altos requieren equipos de calidad garantizada. Por eso los Arquitectos e Ingenieros que construyen la nueva Habana seleccionan las *Bombas Fairbanks-Morse*.

**ANDERSON TRADING Co.**  
garantiza la alta eficiencia, rendimiento y calidad de las *Bombas Fairbanks-Morse*.



OBISPO 355 - HABANA  
TELF. M-9821

- C. Central y San Pedro  
Telf. 2533. Santa Clara
- Avellaneda y O. Primelles  
Telf. 2293. Camagüey
- Lorraine y Aguilera  
Telf. 2982. Stgo. de Cuba



**W. M. ANDERSON TRADING CO., S. A.**

INGENIEROS IMPORTADORES - MAQUINARIA EN GENERAL



# WASCO

le ofrece Iluminación económica  
Ventilación  
Protección contra incendios  
Acceso fácil al techo.



## DOMO DE RESPIRACION WASCOLITE:

Ventilación positiva proporcionada por un motor extractor de aire. Permite diseños económicos utilizando las áreas interiores para lavatorios, pasillos y otras aplicaciones.



## DOMO PARA AIRE WASCOLITE:

Se abre y cierra a mano para suministrar ventilación natural. Viene equipado con una tela metálica lavable.



## ESCOTILLA WASCOLITE CON DOMO:

Proporciona la economía que representa la iluminación natural además de un fácil acceso al techo.

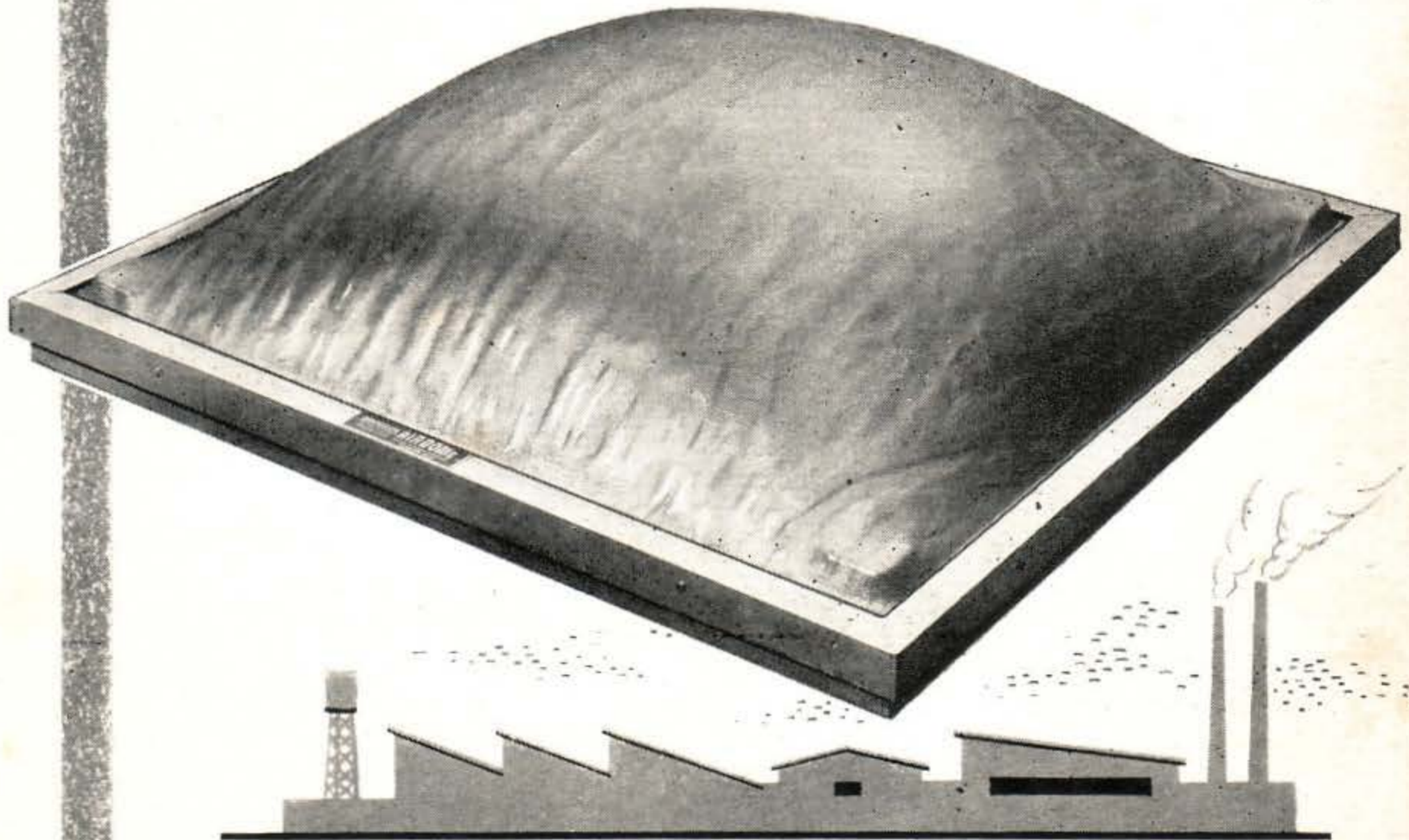


## DOMO TRANSPARENTE WASCOLITE PARA TECHO.



## INCENDIO DOMO WASCOLITE:

Dispositivo para proporcionar iluminación natural, equipada con un sistema de fusible y muelle de resorte que se abre automáticamente en caso de incendio, permitiendo escapar el calor, el humo y los gases tóxicos, controlando de este modo la propagación del fuego.



Tras largas y costosas investigaciones, WASCO PRODUCTS, INC., la pionera en la fabricación de domos, ofrece ahora una revolucionaria iluminación para techos... el REFLECTADOME, que controla y difunde la luz y reduce el calor.

El secreto del REFLECTADOME reside en una malla especial de plata Solatex empotrada (no laminada) en un domo de plástico acrílico. A diferencia de las claraboyas corrientes, REFLECTADOME suministra una cantidad constante de luz natural durante todo el día. Por ejemplo, cuando el sol está en un ángulo de 20 grados, el REFLECTADOME duplica la cantidad de iluminación transmitida por una luz clara. Cuando la altura del sol se acerca a los 90 grados, al mediodía, la luz transmitida por el REFLECTADOME se reduce a un 60%.

A la vez que produce esta curva de iluminación tan poco pronunciada, el REFLECTADOME simultáneamente difunde la luz, manteniendo la iluminación interior equitativamente distribuida, ofreciendo, de este modo, condiciones óptimas de visibilidad.

Lo más asombroso de todo es que, a la vez que realiza estos milagros de iluminación, el REFLECTADOME reduce drásticamente el calor solar.

El REFLECTADOME WASCOLITE reúne todas las características funcionales de los demás domos WASCOLITE.

WASCO PRODUCTS INC., es la única organización que empotra la malla de plata Solatex en sus domos.  
Exija la marca WASCO.

## WASCO PRODUCTS INC.

Representantes exclusivos para Cuba:

### ALUMINUM BARNIPLASTIC COMPANY

Avenida 26 No. 1452 esq. a 35, Teléfono: F0-2286

Nuevo Vedado, Habana.



*Lo último en comodidad moderna...*



## El Hotel Tamanaco usa los artefactos sanitarios "Standard" exclusivamente

El distinguido **Tamanaco**, uno de los Hoteles Intercontinental en Caracas, Venezuela, es famoso por el confort y las comodidades modernas que ofrece. Para mantener estas altas normas, el Tamanaco insiste en artefactos sanitarios "Standard" en todos los cuartos de baño. El uso diario y la severidad del servicio comprueban que estos productos de suprema calidad

no tienen igual en cuanto a utilidad, bajos costos de conservación y duración confiable y larga. Otros siete Hoteles Intercontinental usan artefactos sanitarios "Standard" y cuatro adicionales pronto los tendrán. Por ejemplo, el nuevo y ultramoderno Hotel El Salvador Intercontinental en San Salvador, El Salvador, C.A., instalará 204 lavamanos para sus huéspedes.



La repisa adicional es exclusiva de los "Guestledge Standard". Es un producto diseñado especialmente para hoteles que ofrece la elegancia de un lavamanos amplio junto con la comodidad de una mesa tocador. El exclusivo "Guestledge" fabricado de porcelana vítrea por los más hábiles artífices, puede obtenerse en blanco y en todos los colores modernos, usados en el decorado. Por ser fácil de limpiar y mantener limpia por mucho tiempo, se ve como nueva por muchos años. Para garantizar su perfección, cada lavamanos es sometido a inspecciones rigurosas durante y después de la manufactura.

Sírvase llenar y enviar el cupón a la derecha para obtener información completa sobre artefactos sanitarios de alta calidad, los más finos que pueden obtenerse—los "Standard".



**AMERICAN-Standard**

FOREIGN DIVISION



PA 07

AMERICAN-STANDARD, Export Department, Foreign Division  
40 West 40th Street, New York 18, New York, E. U. A.

Señores: Sírvanse enviarme información adicional sobre sus artefactos sanitarios.

Nombre \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Ciudad \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_ País \_\_\_\_\_





Armonía de Color  
y  
Economía de Espacio  
en  
la Cocina  
Estructural



# GENERAL ELECTRIC



La unidad en la instalación de la Cocina Eléctrica Automática, el Horno Eléctrico empotrado, el Fregadero con Triturador de Desperdicios, la Lavadora-Secadora y la Lavadora de platos, requiere un solo tomacorriente y una conexión para desagüe, para agua fría y para agua caliente.

Al combinar el color y el funcionalismo en la cocina, General Electric le ofrece una carta de triunfo a los arquitectos y decoradores cubanos.

**AMBIENTE DE COLOR:** la belleza de los colores en la cocina complementa el tono general de la decoración moderna.

**FUNCIONALISMO:** La disposición de los aparatos eléctricos, formando un solo cuerpo integral de gran belleza, es una solución armónica al difícil problema de espacio en las cocinas.

La General Electric contribuye a la belleza de su hogar, brindándole gustosamente toda la información necesaria sobre las Cocinas Estructurales.

El Horno Eléctrico, empotrado en la pared, le da una lujosa apariencia a la cocina. Muchos propietarios prefieren dos hornos en su cocina, como eficaz complemento.

*Nuestros Productos son Índice de Progreso*

**GENERAL ELECTRIC**

E. U. A.

**GENERAL ELECTRIC CUBANA, S. A.**

Edificio General Electric, Paseo de Martí (Prado) y Animas, La Habana. Estrada Palma 556, Santiago de Cuba



# FIBERGLAS

*¡EL MATERIAL MAGICO DE FIBRA DE VIDRIO!*

Para instalaciones "4 en 1"



TERMICO - ACUSTICO - ESTRUCTURAL - DECORATIVO



ENTERAMENTE

INORGANICO - INCOMBUSTIBLE

## FIBERGLAS DISTRIBUTORS

SAN IGNACIO 162 - HABANA

TELEFONOS: A-8963 - W-3244

## GARLEON, S. A.

Saluda a los señores **ARQUITECTOS** y les ofrece sus servicios en  
**CARPINTERIA DE PRIMERA CALIDAD, A LOS MEJORES PRECIOS**

Fábrica:  
Ave. C No. 210-216, Rpto. Río Verde  
Doble Vía de Rancho Boyeros

Oficinas:  
Campanario No. 215, Apto. 5  
Teléfono: A-4715

## SEÑORES ARQUITECTOS

Nos complacemos en anunciarles, la innovación efectuada en nuestras fábricas, para poder ofrecerles las **CABILLAS HECHAS CON EL MEJOR ACERO DE TIPO ESTRUCTURAL**, importado de la Bethlehem Steel Corporation, de E. U de A. Fabricamos Cabillas desde  $\frac{3}{8}$  de pulgada hasta 1 pulgada, en todas las dimensiones.

### CUBAN STEEL CORPORATION

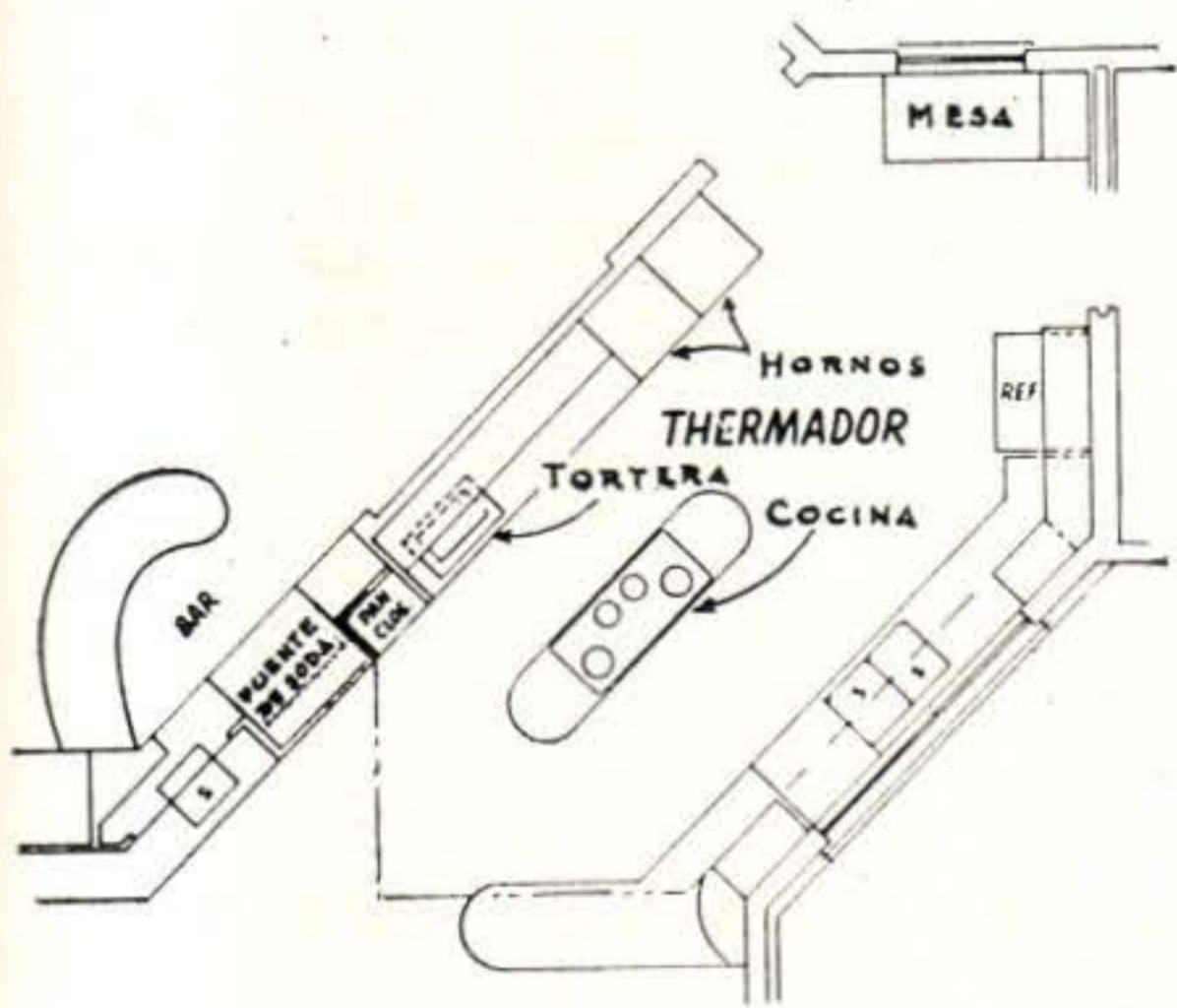
(CABILLAS CUBANAS, S. A.)

COTORRO. HABANA — TELEFONOS: CENTRO 082 — LOCAL 64

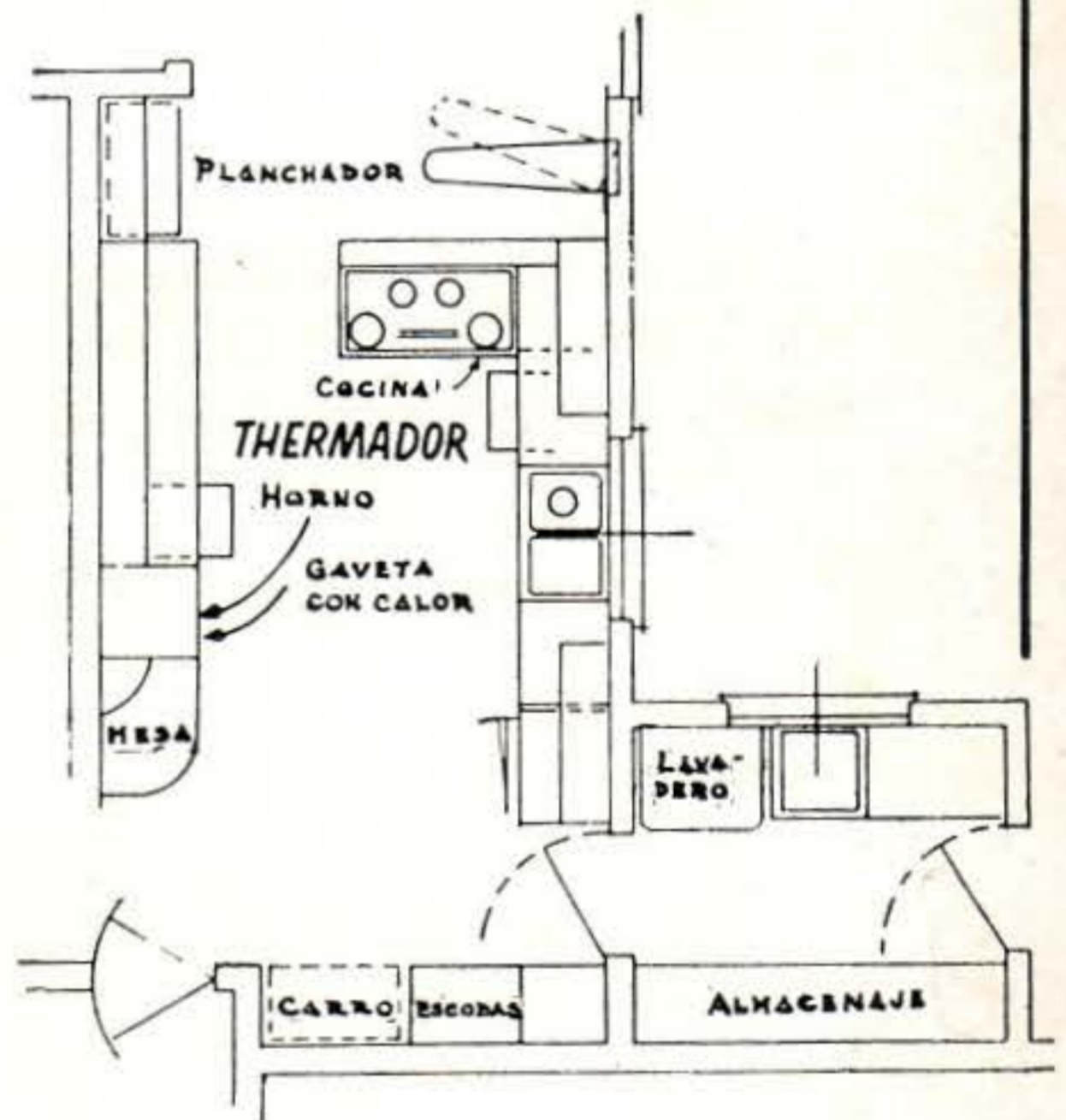
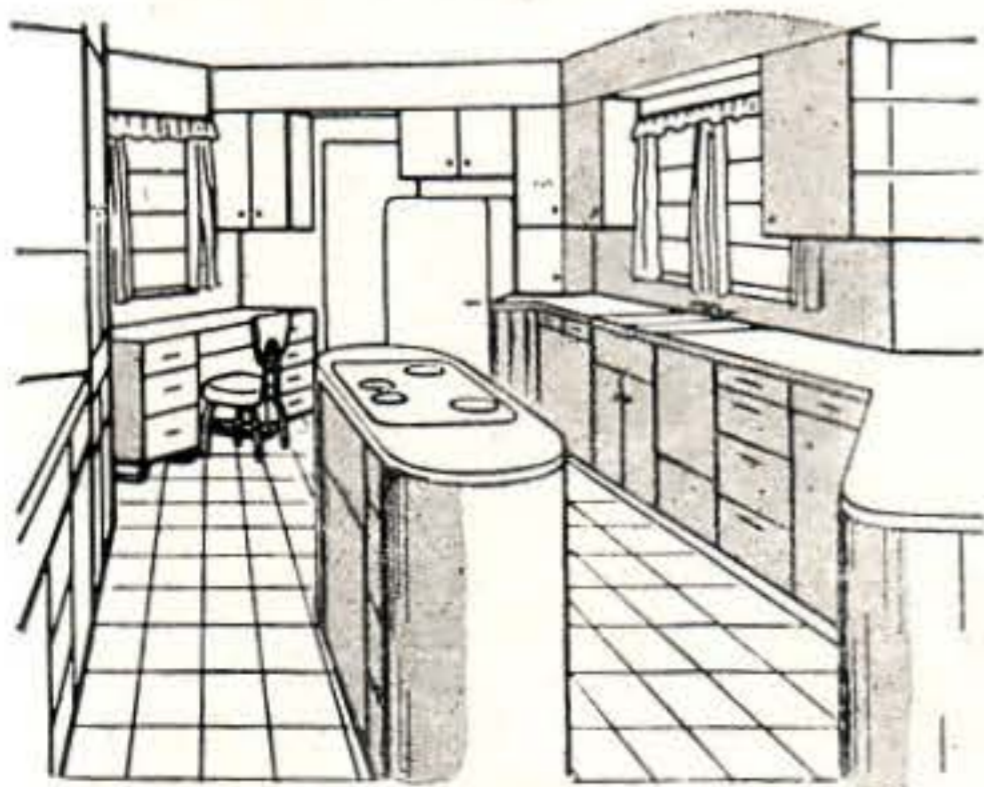
OFICINA EN LA HABANA: EDIFICIO RETIRO ODONTOLOGICO, Dpto. 1007, L No. 353, VEDADO - F-6832



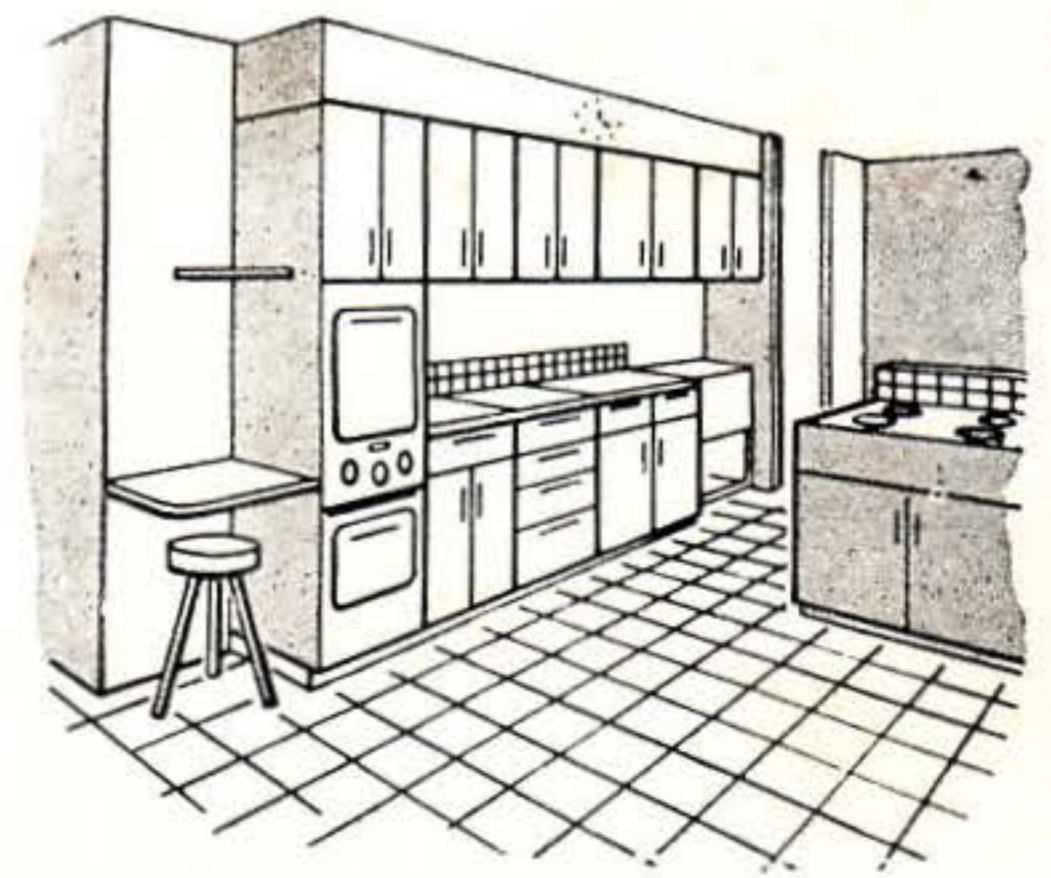
# Cocinas THERMADOR



Plano de una cocina angular. Al centro la cocina eléctrica THERMADOR, como una isla, permite acceso a la misma por todos lados. El Horno doble y el Asador dan extensas facilidades para cocinar.



Plano de una cocina en línea recta, con la cocina eléctrica THERMADOR, Horno y Gaveta de calor para conservar los alimentos calientes.



SANITARIOS *Casallo*

INFANTA 1252  
Esq. a Ave. de Manglar  
TELEF. U-1284  
LA HABANA



# Usted obtiene **POSITIVA ECONOMIA**

en sus obras utilizando

Betunes

# **CONCRESAC**

**¡EL ACABADO PERFECTO PARA PAREDES!**

- ✓ No más gastos extra por desperdicio de materiales al mezclar y cernir el "acabado" en la obra!
- ✓ Un verdadero ahorro en tiempo y en mano de obra.
- ✓ Usted siempre sabe lo que de verdad le cuesta!

La calidad del Betún **CONCRESAC** es siempre la misma. Garantizada por los materiales que se utilizan y por sus equipos técnicos. Su forma es uniforme, preparada científicamente para cada uso. Puede usarse lo mismo en paredes interiores que exteriores.



IC-1-57

## Los Betunes **CONCRESAC**

vienen en sacos de fácil manipulación y puede comprarse en cualquier cantidad. Hay un Betún **CONCRESAC** para cada necesidad:

- Fino No. 1 Standard
- Extra-Fino Gris
- Fino No. 2 Capellania
- Extra-Fino Blanco

*Permítanos hacerle una demostración en su propia obra, y se convencerá de que el Betún **CONCRESAC** es lo más nuevo, lo más fácil de usar y positivamente lo más económico!*

## **BETUN CONCRESAC**

Un producto de **INDUSTRIA CONCRESAC, S. A.**  
Carr. de Rancho Boyeros, Km. 3½ Tel. 1-4902

**CONCRESAC** le ofrece también para obras menores y para reparaciones:

- |                                 |   |  |
|---------------------------------|---|--|
| <b>MORTERO CONCRESAC</b>        | } | Mezcla de Arena y Cemento para asentar ladrillos, bloques, etc.                                  |
| <b>CONCRETO CONCRESAC</b>       |   | Mezcla de Arena, Cemento y Piedra para todas las reparaciones que requieran concreto ú hormigón. |
| <b>MORTERO DE CAL CONCRESAC</b> |   | Mezcla de Arena, Cemento y Cal para grietas, desconchados, repellos, etc.                        |

Con los productos **CONCRESAC** todo es muy fácil... porque solamente hay que echarles agua y ¡ya están listos para usar!



# LAMIDALL

EL PLASTICO MEJOR Y MAS BARATO DEL MERCADO

SE FABRICAN LAS FAMOSAS PUERTAS PLASTICAS CON LAMIDALL

Recomendado, para Bares y Cantinas, Pantries, Muebles de Cocina, Zócalos en paredes, Divisiones para Oficinas, y toda clase de decoración interior.

DISTRIBUIDORES

CIA. NACIONAL DE IMPORTACION, S. A.  
NEPTUNO No. 632

TELEFOS.: M-9360 Y ML-1601 - HABANA

PARA SUS COPIAS DE PLANOS

INSISTA EN EL LEGITIMO

# OZALID

COPIAS AL INSTANTE EN: PAPEL, TELA, INTERMEDIO, ACETATO, PLASTICO, ETC.

THE INTERCONTINENT CORP. OF CUBA

CALLE O NUMERO 157  
ENTRE 23 Y HUMBOLDT

A DOS CUADRAS DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS

SERVICIO DE MENSAJEROS  
UO-0131



## American-Olean Tile Company



FABRICANTES DE AZULEJOS PARA PAREDES Y PISOS

OFRECEN: una línea completa de azulejos de alta calidad en atractiva variedad de colores. Una preciosa selección de cerámica para pisos y un surtido completo de accesorios de loza vitrificada, blancos y de color para baño. De venta en las principales casas de efectos sanitarios y materiales de fabricación.

Representante exclusivo: JAIME AGULLO

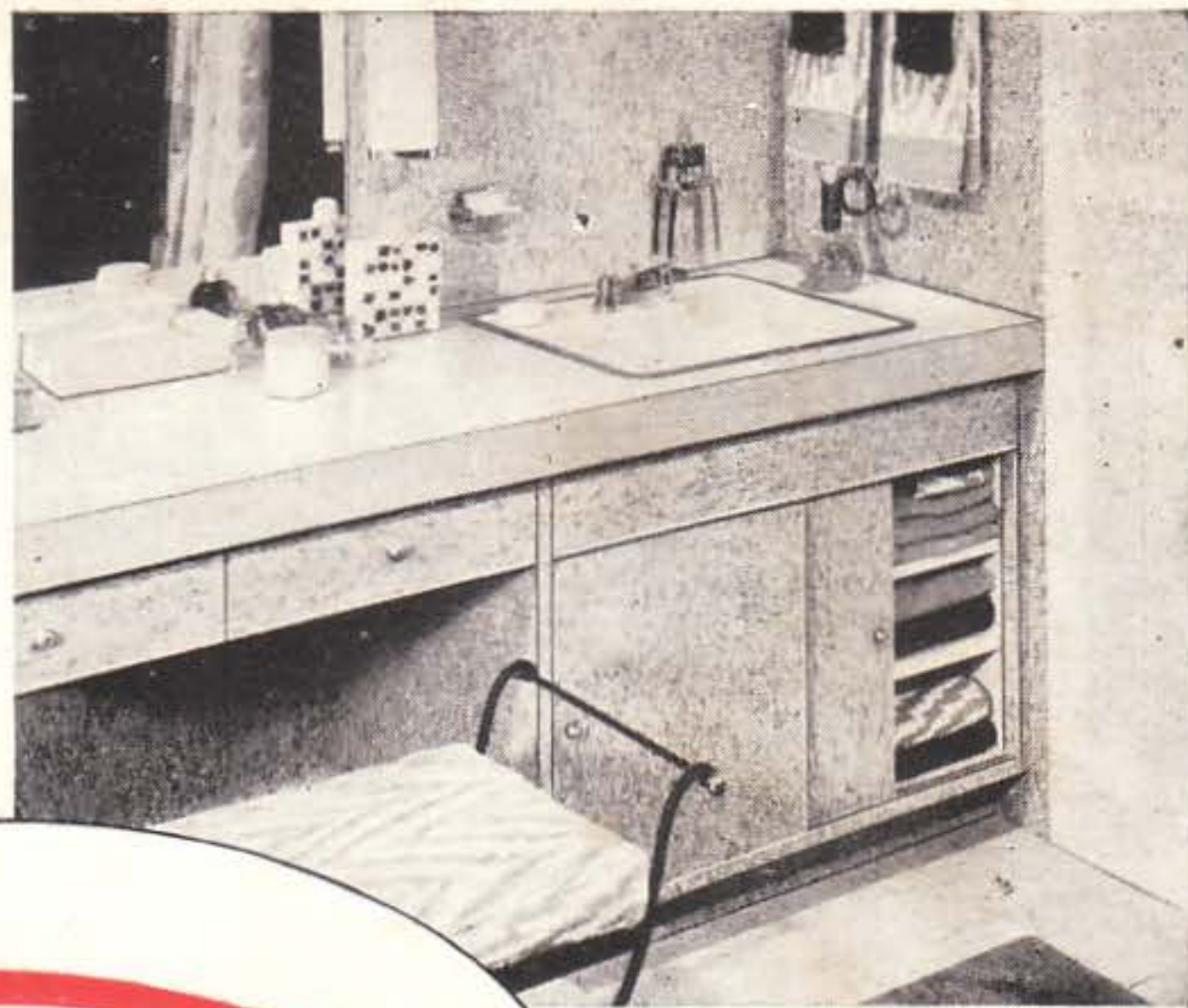
APARTADO, 775

LA HABANA





EN LOS ESTABLECIMIENTOS PÚBLICOS, como este banco, las bellísimas superficies Formica dan la bienvenida al público.



EN LOS CUARTOS DE BAÑO, el Vanitory Formica confiere elegancia y brinda comodidad.



EN LAS COCINAS MODERNAS, donde reinan el sentido práctico y el buen gusto, Formica hace de las tareas culinarias un placer.



EN LOS RESTAURANTES, Formica es el material "obligado" para mesas, mostradores e instalaciones en general.

## Dondequiera que la arquitectura moderna señala el progreso de Cuba

Los arquitectos la prefieren . . . y el público siempre la pide. Todos tienen plena confianza en la insuperable calidad de Formica. Porque Formica es la *original* superficie plástica para revestimiento de perpetua belleza y fácil conservación, que fabrica la Formica Corporation, Subsidiaria de American Cyanamid, Cincinnati, Ohio, E.U.A.

Ningún otro material plástico brinda una variedad tal de diseños y colores. Y ningún otro está respaldado por casi medio siglo de excelente reputación al servicio del hogar, el comercio y la industria. Recuerde, cualquiera sea el propósito para el que necesite material plástico laminado, Formica llenará los requisitos y satisficará los gustos más exigentes.

Para informes y ayuda en cualquier proyecto que usted tenga, diríjase a:

Distribuidores exclusivos

**CASA REX-TONE, S.A.**  
FERRETERIA Y MAQUINARIAS  
Neptuno 1060 al 1066 Tel. UO-8076 Habana

Exija este sello

*This mark certifies genuine*

Ver para creer. Si no tiene este sello que se puede quitar con agua y jabón, no es Formica.





**llegó**

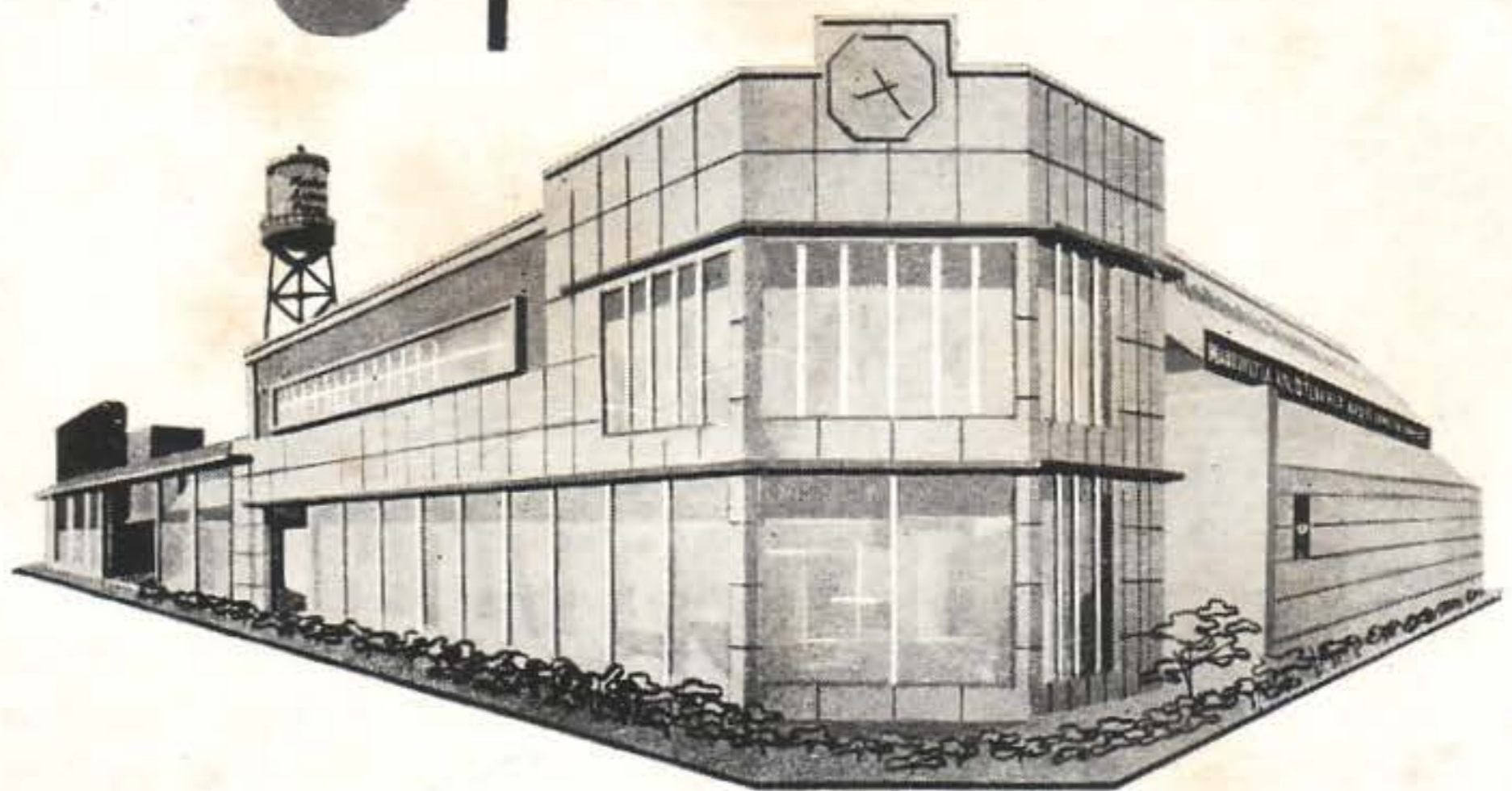
# Perezito!

de

*Maderera Antonio Pérez*

**Fábrica 10**

*Cuando necesite madera,  
plywood, materiales acústicos  
y superficie plástica Micarta,  
vea a PEREZITO  
en Maderera Antonio Pérez,  
de Fábrica 10,  
que tiene la mejor calidad  
a los más bajos precios.*



***Maderera Antonio Pérez***

**FABRICA 10**

**Teléfono X-6505**

*Vea a Perezito  
los martes a las 8.15 p.m.  
y viernes a las 8 p.m.  
por el Canal 6*



# ARQUITECTURA

REVISTA MENSUAL. PUBLICADA POR  
EL COLEGIO NACIONAL DE ARQUITECTOS

Director:

ARQ. JOSE MARIA BENS ARRARTE

Redacción: INFANTA Y HUMBOLDT — TELEFONO: U-6060  
APARTADO DE CORREOS No. 1948

Administrador:

ARQ. RAUL MACIAS FRANCO

AÑO XXV

LA HABANA, SEPTIEMBRE DE 1957

NUM. 290

## SUMARIO

LA PLANIFICACION DE LA BAHIA DE LA HABANA. *Urbanista Jean C. N. Forestier* ● EL NUEVO EDIFICIO PARA EL PERIODICO "PRENSA LIBRE" POR EL ARQ. ANIBAL FLORES JENKINS ● EXPERIENCIAS EN LA PRACTICA Y ENSEÑANZA DE LA PLANIFICACION URBANA. *Prof. Jean Labatud* ● UNAS OBRAS DEL ARQUITECTO VIDAL VILA ● CONEXION DE LAS GRANDES CIUDADES CON LA ZONA METROPOLITANA Y LAS OTRAS REGIONES NACIONALES. *Profesor Ingeniero Julio C. Roig* ● EL PRIMER CONGRESO NACIONAL DE PLANIFICACION: LA PLANIFICACION, PARTICIPANTES, MALENTENDIDOS COMUNES, EL PROCESO PLANIFICADOR. *Arquitecto y Planificador Eduardo Montouliou* ● LA PINTURA Y MONSIEUR PANGLOSS. *Eduardo Avilés Ramírez* ● ADIOS A CARLOS ENRIQUEZ. *Ramón Loy* ● CARTA ABIERTA. *Raúl W. González Díaz.*

### GRABADO DE LA PORTADA:

NUEVOS PAISAJES URBANOS DE LA CAPITAL QUE FORMAN LOS FONDOS DE LA  
"PLAZA DEL MAINE"

ACOGIDO A LA FRANQUICIA POSTAL COMO CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE EN LAS OFICINAS DE CORREOS DE LA HABANA

NOTA DE LA DIRECCION: Los trabajos que aparecen en nuestra publicación calzados con la firma del autor, expresan exclusivamente la opinión personal de cada uno, y ni la Comisión de Divulgación, ni la Dirección de esta Revista, y mucho menos el "Colegio Nacional de Arquitectos", se solidarizan, en modo y manera alguna, con lo que en el orden artístico, literario o científico, pudiera expresar cada uno de los trabajos.





BAHIA DE LA HABANA

REGLA

LUYANO

MADEO 1911  
POR JORN FORESTIER  
ESCALA 1:5000

ANTEPROYECTO  
DE UN  
SISTEMA DE AVENIDAS  
Y  
PARQUES  
PARA LA CIUDAD DE LA

HABANA



Como siempre  
al servicio de los

# ARQUITECTOS

Pensando —como siempre— en los arquitectos, KLI-PER mantiene su **inalterable calidad**, creando a su vez, tras largos chequeos de Laboratorio, nuevos tipos de Pinturas, de acuerdo con las necesidades y las exigencias del progreso en la industria.

Por eso es que KLI-PER siempre hace quedar bien!



Nuestro Dpto. Técnico está —sin compromiso alguno— a su entera disposición, Sr. Arquitecto.

## PINTURAS KLI-PER

Ave. de Rancho Boyeros Km. 7  
Capdevila, Habana.  
Teléfonos: 1-3989 - 8583 - 8584

Pinte con lo mejor: Pinte con KLI-PER y compare!



# LA PLANIFICACION DE LA BAHIA DE LA HABANA

CONSTRUIRAN TERMINAL MARITIMA EN LOS TERRENOS DE CAYO CRUZ SUS ALMACENES TENDRAN TREINTA MIL METROS CUADRADOS Y LOS MUELLES KILOMETRO Y MEDIO DE EXTENCION.

Los estudios del Urbanista JEAN C. N. FORESTIER, en 1926

**E**N el Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES) fué firmada en el pasado mes de junio, una escritura por la cual se concede un contrato a la Compañía Mercantil del Puerto de La Habana, S. A., para llevar a cabo la construcción de una Terminal Marítima en el puerto de La Habana, utilizándose al efecto los terrenos de Cayo Cruz, de acuerdo con los planos confeccionados por el Ministerio de Obras Públicas.

Previamente a la construcción de dicha Terminal Marítima se hará una limpieza general de Cayo Cruz que, como se sabe, hasta hace poco tiempo era el basurero de La Habana, pues allí se depositaba toda la basura recogida en la capital, consiguiéndose así el doble propósito de sanear la bahía y abrir esa zona para el comercio, asegurándose que la referida Terminal Marítima será una de las más modernas del continente americano.

Se informó por los ejecutivos de la Terminal, que la misma tendrá tres tipos de muelles, dos emboques para ferries, un edificio donde estará alojada la Terminal de Pasajeros, con toda clase de facilidades; y equipos modernos serán instalados para rapidez y seguridad en el movimiento de carga y también se construirán amplios almacenes para depósitos. Se ha fijado como plazo para la construcción de esa obra el de dos años.

El financiamiento que incluye la construcción, la compra de terrenos, pago de intereses, gastos de estudios y proyectos, comisiones y otros gastos, se realizará mediante una emisión de bonos del BANDES por la suma de 22 millones de pesos, que tendrán como garantía específica los ingresos que ha de producir la Terminal Marítima y esta última es una concesión otorgada al BANDES mediante el Decreto Presidencial número 1940 de 3 de julio de 1955.

Las escrituras correspondientes fueron otorgadas ante el Notario Público de La Habana, doctor José A. López Fernández, firmando las mismas en representación del BANDES, su subgerente general, señor Juan Ramón Rodríguez Rivera, y por la Compañía Mercantil del Puerto de La Habana, el ingeniero Julio Iglesias de la Torre, vicepresidente de la citada empresa, quien firmó a nombre de su padre, el ex coronel José M. Iglesias Tourón, presidente en propiedad de esa compañía.



También concurrieron al acto de la firma, el secretario del BANDES doctor Jorge F. Diago, el administrador de dicho banco, señor C. P. Pablo A. Pérez Páez, el supervisor jefe de Concesiones de Obras, doctor René Martínez Araújo y los señores doctor Arturo Bengochea, secretario de la Compañía Mercantil del Puerto de La Habana, doctor Gaudencio Castro, vicesecretario, y O. Valdés, ejecutivo de la empresa.

La Terminal Marítima que ya está construyendo el Ministerio de Obras Públicas, además de realzar las condiciones propias del puerto de La Habana, lo colocará a la par de los mejores del mundo.

La Terminal Marítima se construye en 300,000 metros cuadrados situados en Cayo Cruz. En estos momentos se está levantando toda la tierra pobre del lugar, sustituyéndosela por una subrasante a base de material de mejoramiento. Tan pronto como esta sustitución se haya concluido, se empezará a clavar pilotes de hormigón y acero, debido a que el llamado Cayo Cruz es una antigua marisma, por lo que el subsuelo es en extremo pantanoso. La construcción de la Terminal en este lugar traerá aparejada una serie de ventajas de orden sanitario para la bahía de La Habana en general y para el barrio de Luyanó, en particular.

Lo más importante de la Terminal que se construye, es que la misma implica un kilómetro y medio de muelles, que permitirá efectuar la descarga de varios barcos a un mismo tiempo. Sus almacenes abarcarán un área de más de 30,000 metros cuadrados y estarán dotados de las instalaciones necesarias para la conservación de mercancías.

Además, para facilitar las operaciones de atraque de los buques, será dragada gran parte de la zona para lo cual ya se están haciendo las calas necesarias.

Es de alabar la construcción de la nueva Terminal porque es la primera obra de importancia que se realiza desde hace muchos años en la bahía de La Habana, y será una nueva fuente de trabajo.

*En el plano de la Bahía cuya reproducción ofrecemos y que pertenece al Ante-proyecto del Sistema de Avenidas y Parques, que en el 1926, hizo para la Habana el urbanista francés J. C. N. Forestier, se destaca la gran Estación Terminal ferrocarrilera y marítima, que con una gran plaza situó junto al Cayo Cruz.*

*En uno de sus viajes por avión cuando Forestier estudiaba la ciudad de La Habana y su futura extensión y embellecimiento, con seguridad se fijó en los grandes espacios de terrenos yermos que existían del otro lado de las líneas de los ferrocarriles, abarcando todo el fondo de la Bahía Belot. Pero, como estorbaban éstas líneas férreas, ni corto ni remiso proyectó su traslado. Ya así quedaban accesibles todos los terrenos. Sin embargo la Estación Terminal que se había construido en los terrenos del Arsenal y los elevados para la salida de los trenes de la ciudad, en cuyas obras se gastaron varios millones de pesos solo tenían en el 1926 unos doce años, casi se acaban de inaugurar y era por tanto imposible en aquellos momentos pensar en su traslado.*



La nueva Terminal Marítima proyectada en el 1926 ocupaba todo el saliente que desafortunadamente se había formado en la Bahía por los malecones envolviendo al Cayo Cruz, que construyó la "Compañía del Dragado de los Puertos de Cuba". Fácilmente se ve en el plano que no hay espacios para la maniobra de los barcos. En cuanto a la terminal ferrocarrilera se había proyectado en "cul de sac" como el cierre o el telón de fondo de una gran plaza a donde iba a morir la también proyectada Avenida de Agua Dulce. Un Parque sobre la loma de Atares y la gran plaza de la Terminal eran dos poderosos elementos urbanísticos que aumentaban en grado sumo el interés de la Capital en toda esa barriada. Y no fué hasta el 1944 ó 45, cuando se construyó el Paso Superior y la Avenida de Agua Dulce, prologándose esta, a fin de mejorar las comunicaciones con los Municipios colindantes de Regla y Guanabacoa, cuando de hecho, quedaron unidos a la ciudad todos esos valiosos terrenos.

También con los proyectos de los parques de La Asunción y de Viscoa al sur indicados en el plano, se completaba la aereación y el embellecimiento de toda esa parte de la Ciudad. Pero ninguno de estos parques fué construído; antes por el contrario desde 1926 para acá, los espacios que entonces estaban libres se llenaron de parcelaciones y hoy sólo queda la loma de Atares que aún de tiempo en tiempo se va empequeñeciendo.

El plano contiene al igual la ampliación de la calle de Arsenal y la construcción del Prado Nuevo como se le llamó a la prolongación del mismo entre las calles de Cárdenas y Cienfuegos.

La nueva Estación Terminal que ya se empezó a construir en Cayo Cruz crea un pequeño problema sanitario con la remoción de las basuras allí depositadas durante muchos años, que tienen por lo menos en parte, forzosamente que sacar. También se llenaron los arenales de Guasabacoa y habrá que resolver con urgencia, ya sea el aprovechamiento industrial de las mismas, buscando otros lugares o su incineración para evitarle a la ciudad la repetición de aquellos años de pestilencia que causó el vertedero de Cayo Cruz. Tampoco la nueva Terminal permitirá tener cerca de ella un basurero.

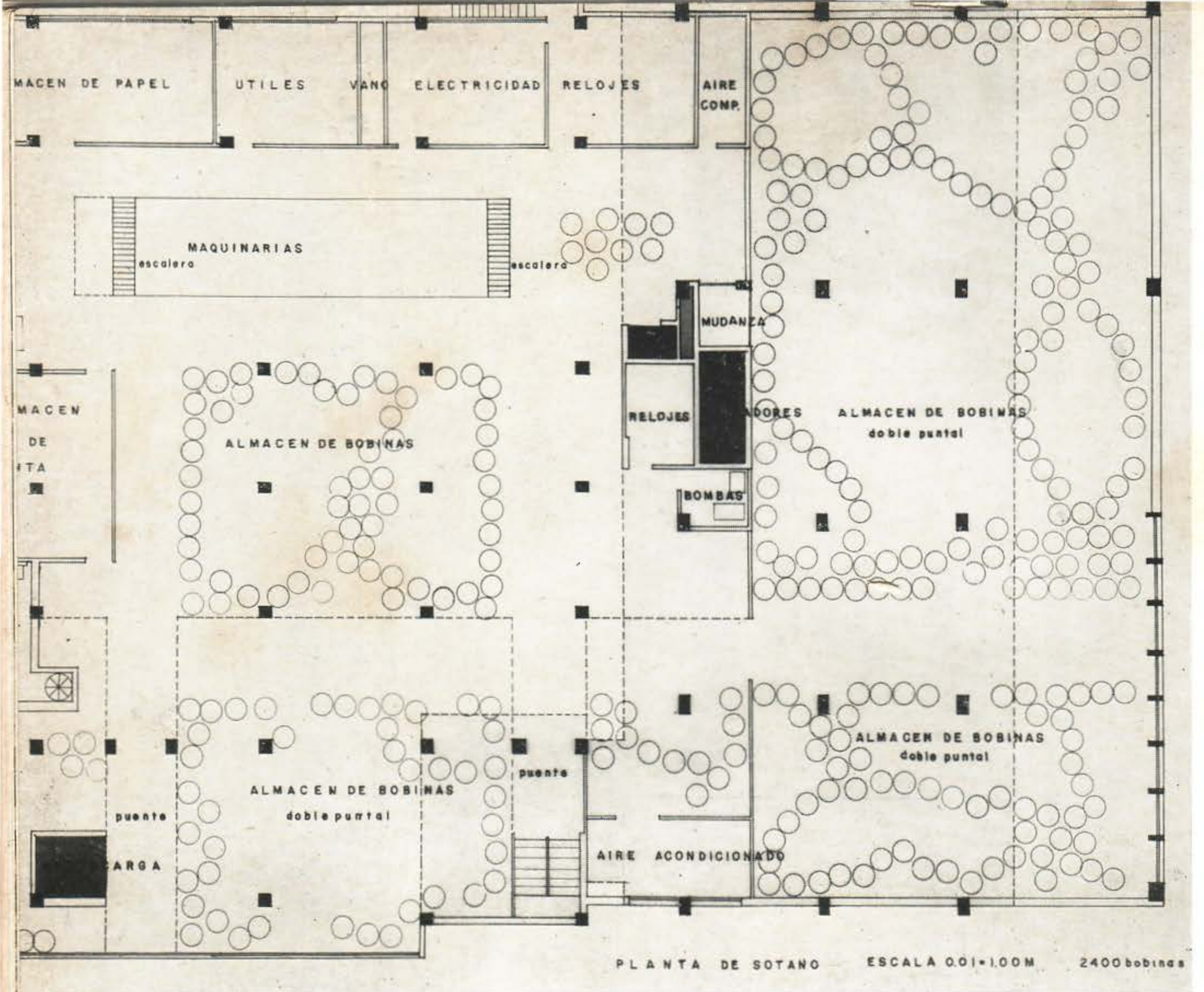
Estas nuevas obras de la terminal marítima obligarán a planificar y sobre todo a zonificar los terrenos que quedan en su cercanía proyectándole una plaza adecuada de acceso con sus avenidas y también continuarán las avenidas de circunvalación del puerto que hoy está cortada después de los muelles de la Compañía del Cemento El Morro.

Cuando se habilitó rápidamente una estación marítima para la línea de los ferry a Cayo Hueso, en los muelles de Hacendados, hubo que utilizar para tener acceso a ella una antigua y estrecha carretera que iba a Rincón de Melones, habilitándose en su extremo un área para el parqueo y estacionamiento.

Todas estas obras que el progreso y el aumento de las actividades de nuestra bahía van acondicionando obligarán al estudio y planificación de todas las áreas que las envuelven.

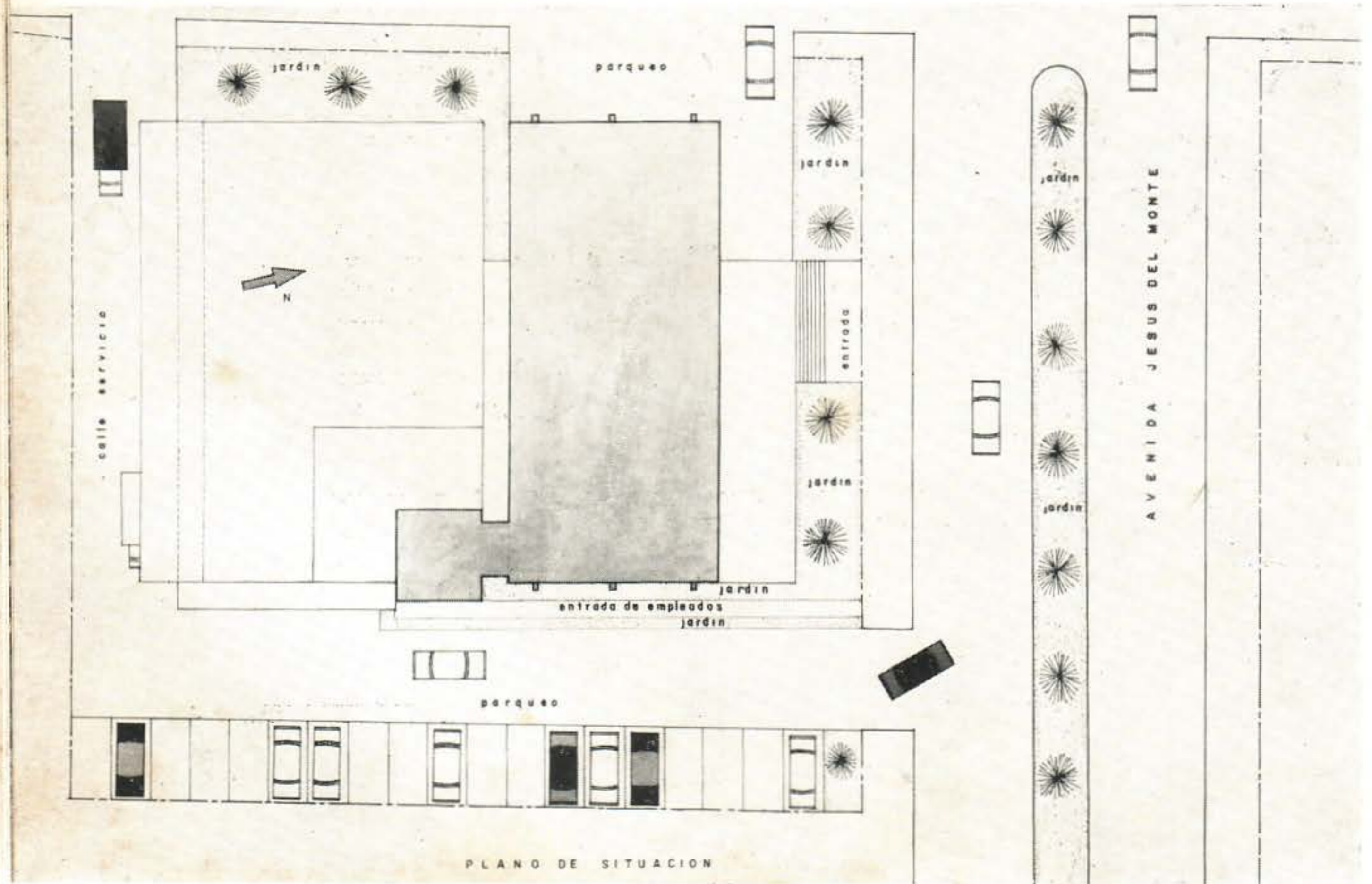
Forestier el Urbanista francés acertó cuando hace 30 años previó en sus planos las nuevas estaciones marítimas que se establecerían en el puerto de La Habana.





Planta del sótano con los almacenes de papel tintas, útiles espacios para rotativa donde se imprimirá el periódico del ilustre escritor Sergio Carbó, con almacenes, pizarra eléctrica, bombas de agua, etc.

Planta de situación del nuevo edificio para el periódico "Prensa Libre" y Oficinas en la planta superior que en la Avenida de Jesús del Monte levantará el Arquitecto Anibal Flores Jenkins. Servifoto Estudio.







Una perspectiva del edificio para el periódico "Prensa Libre" que dirige el escritor Sergio Carbó. Anibal Flores Jenkins, Arq.

## EL NUEVO EDIFICIO PARA EL PERIODICO "PRENSA LIBRE" POR EL ARQ. ANIBAL FLORES JENKINS

**R**EPRODUCIMOS en nuestras páginas el valioso proyecto que para el periódico "Prensa Libre", la obra del ilustre escritor Sergio Carbó ha ejecutado el Arquitecto Anibal Flores Jenkins.

Sergio Carbó, periodista de talla le ha comunicado una movilidad y un dinamismo a las páginas de su periódico que creó escuela con ella; ya que ese rápido vehículo de las noticias y de lo actual, con el menor número de palabras, posee una agilidad y juventud que siempre agradan al lector.

Sergio Carbó desde los días felices que fundara La Semana, se ha vinculado con todo el ideario y los nuevos programas que procuraron el adelanto como nación de nuestro país y por ellas luchó y sigue luchando ya que esta es una ingente obra que necesita de los esfuerzos de muchos y cuyos resultados y efectos podrán constatar mejor las generaciones que vendrán.

Flores Jenkins que se destaca entre nuestros jóvenes Arquitectos con personalidad dentro de las obras contemporáneas que ejecuta, triunfó en el último concurso para el edificio del Colegio de Abogados y hoy con

esta nueva composición para el periódico "Prensa Libre" aumenta y prestigia su carrera.

En las plantas se ve con claridad todo el movimiento del trabajo y confección de un periódico desde las salas de redacción a las salas de linotipos pasando por los talleres del grabado para terminar en la rotativa, donde quedará la fiebre de las páginas que vivirán 24 horas.

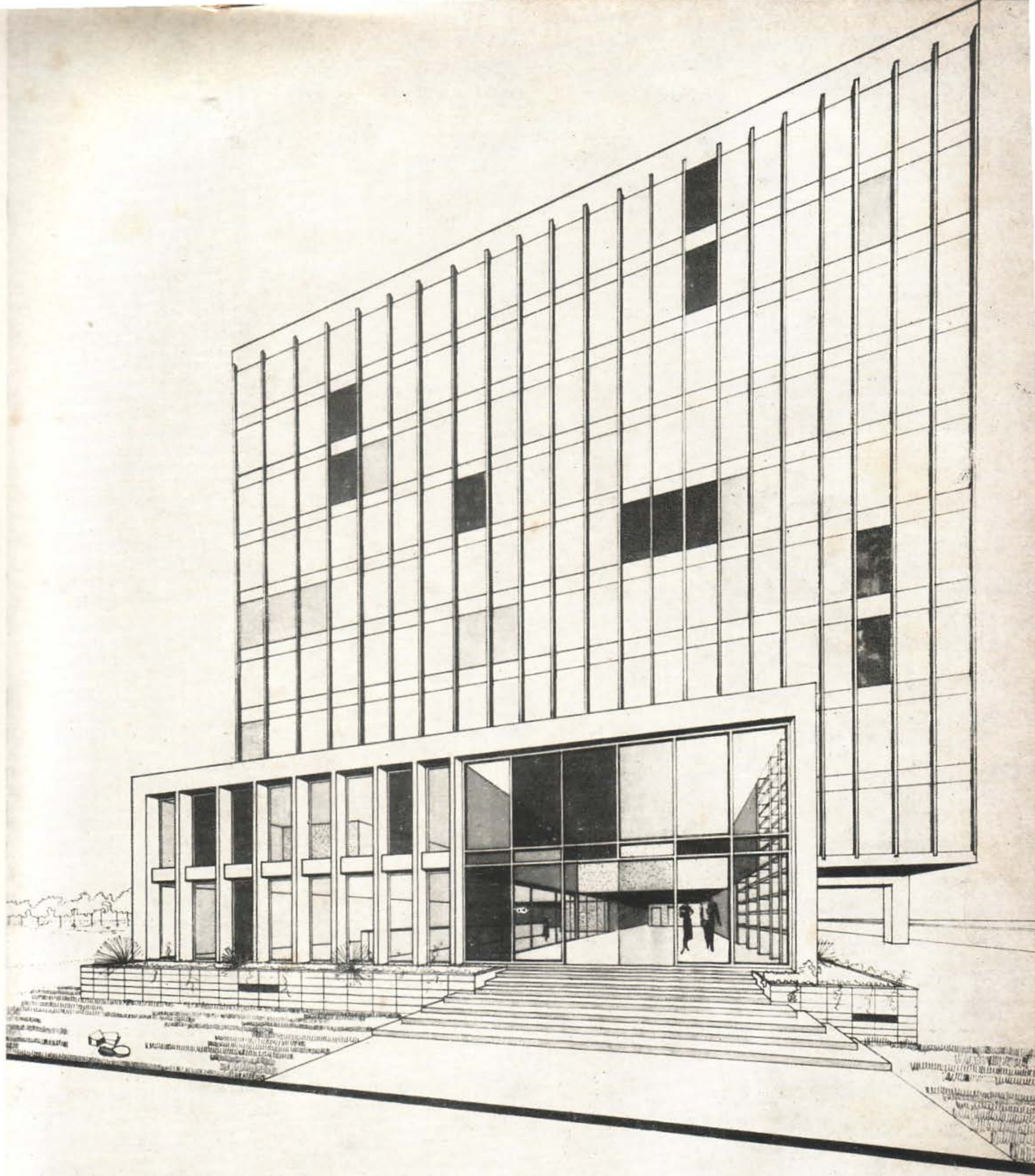
Algunas raras en los archivos y bibliotecas podrán coger longevidad. Todo ese proceso lo expresó con claridad el arquitecto dentro de una estructura moderna cerrada con cristales conteniendo también las áreas de parqueo, estacionamiento y las salidas de los camiones que llevarán el periódico a provincias y al igual las salidas siempre bulliciosas de los vendedores.

El edificio además de albergar al periódico "Prensa Libre" tiene varios pisos dedicados a oficinas y se levantará con sus líneas airoas pertenecientes a la arquitectura habanera de la mitad del siglo XX, en la Avenida de Jesús del Monte.





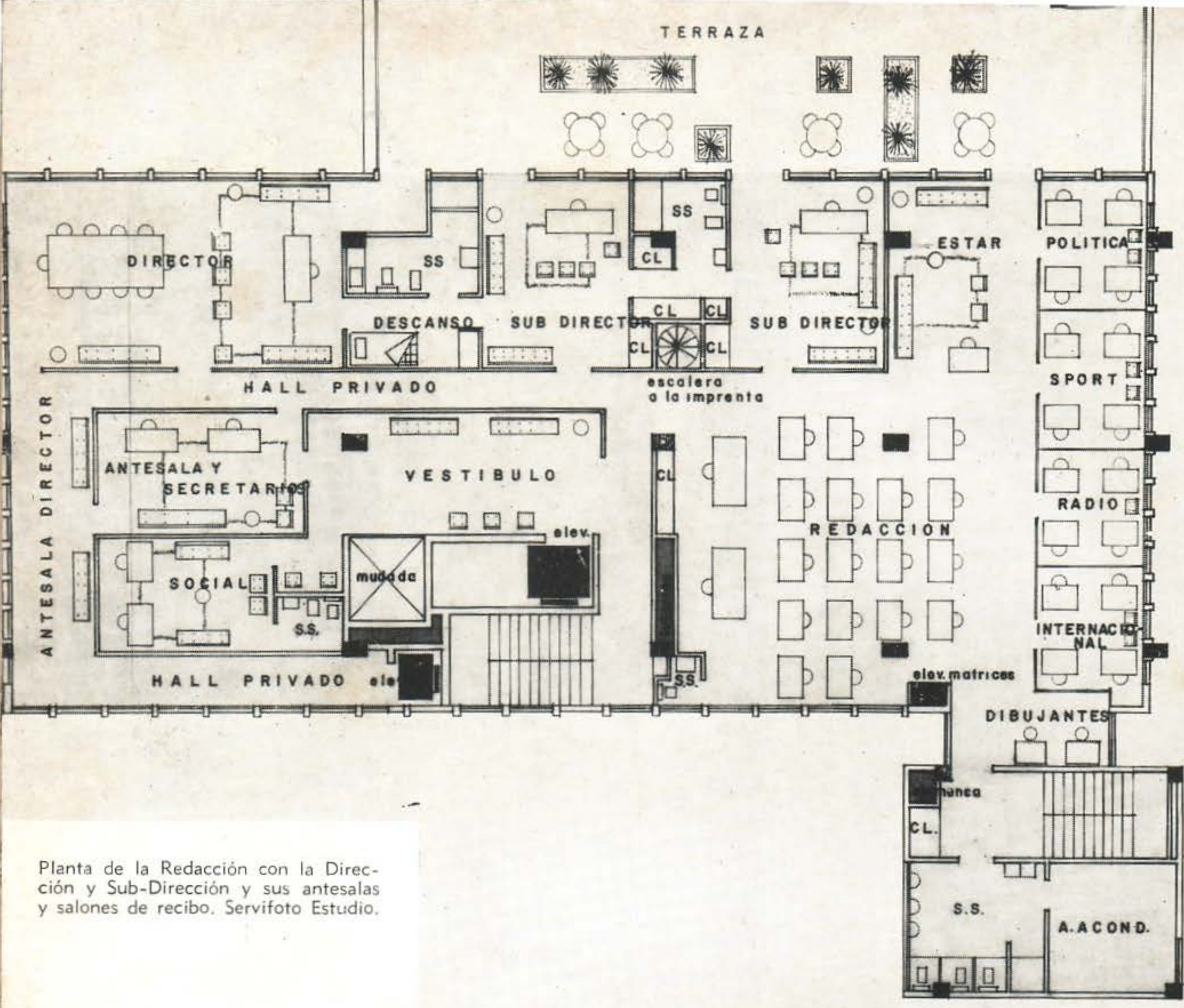




Vista en perspectiva del proyecto para la construcción de un edificio destinado a albergar el periódico "Prensa Libre" y locales rentable para oficinas en las plantas superiores, por el Arq. Anibal Flores Jenkins. Foto Servifoto.

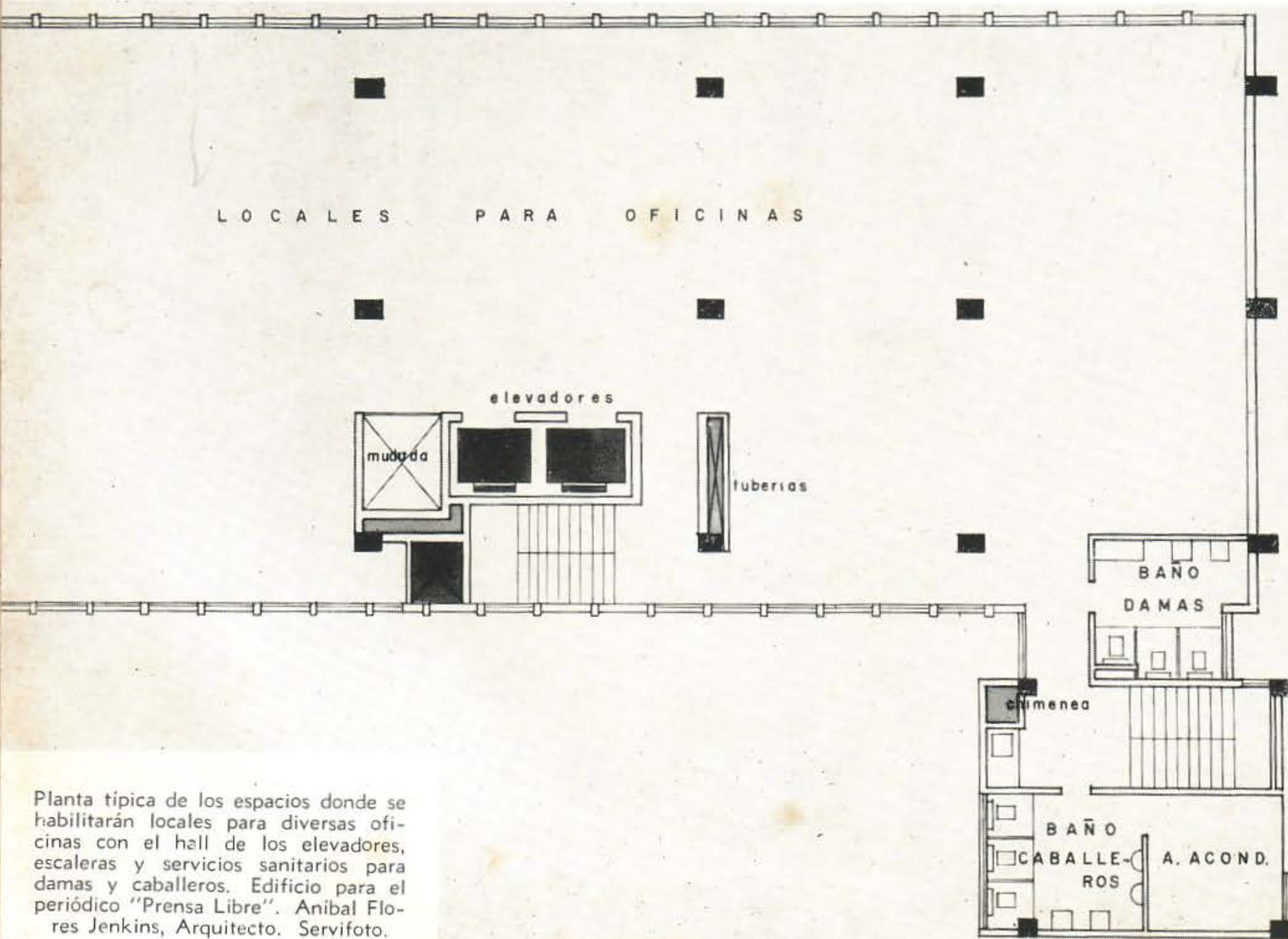
—Planta principal con el vestíbulo, Administración, Estereotipia, etc., y un local reservado para parqueo dentro del edificio. Planta de Recepción con el archivo y la biblioteca y diversos talleres, etc. Servifoto Studio.





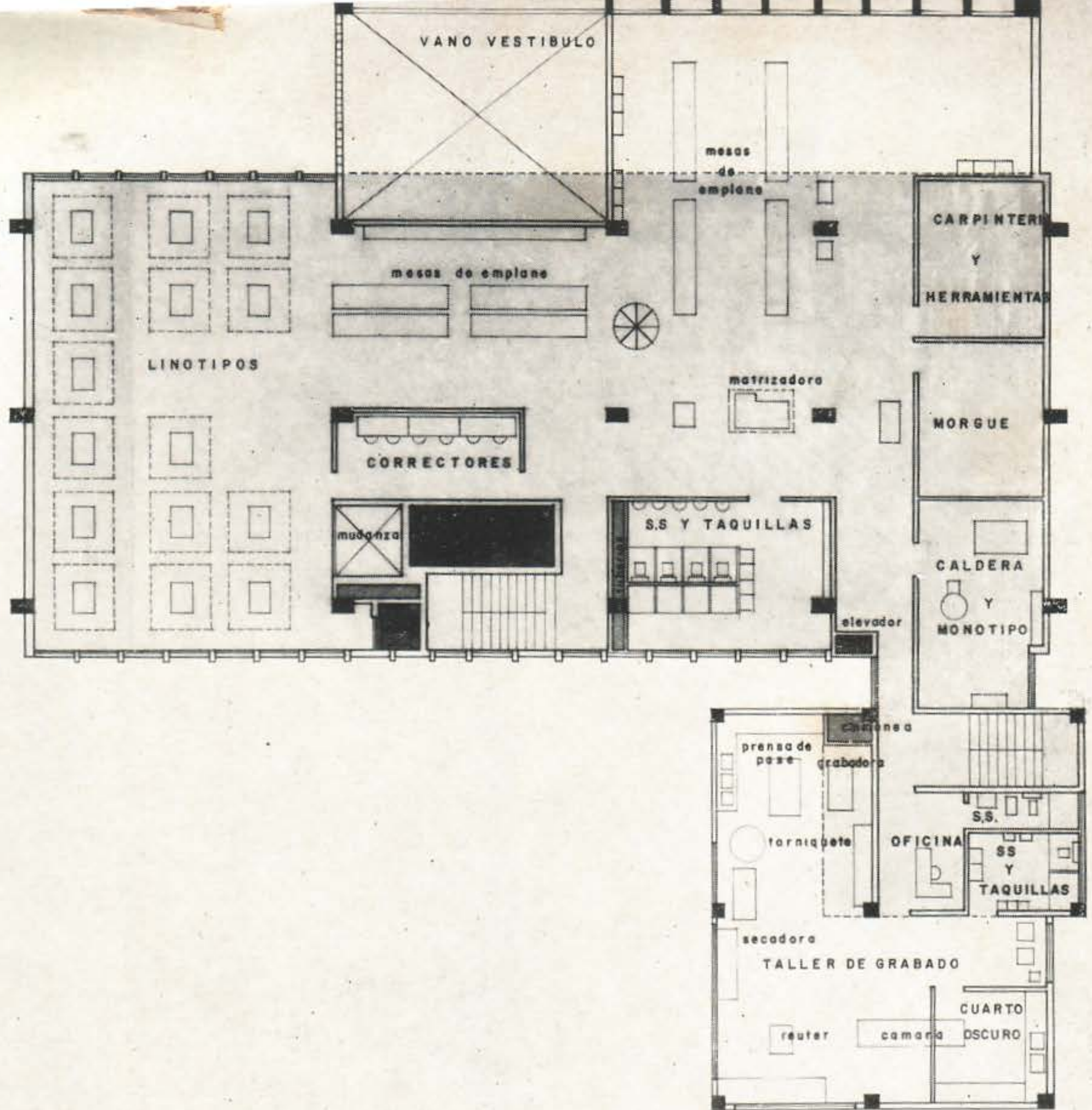
Planta de la Redacción con la Dirección y Sub-Dirección y sus antesalas y salones de recibo. Servifoto Estudio.

PLANTA DE REDACCION ESC: 0.01 = 1.00 M.



Planta típica de los espacios donde se habilitarán locales para diversas oficinas con el hall de los elevadores, escaleras y servicios sanitarios para damas y caballeros. Edificio para el periódico "Prensa Libre". Anibal Flores Jenkins, Arquitecto. Servifoto.





PLANTA DE IMPRENTA ESCALA 0.01=1.00M

Planta con los linotipos, salón para correctores, taller de grabado y otros talleres, carpintería y herramientas. Talleres.

# TECNICOLOR EN PINTURAS... LO MEJOR



- DURAFLEX - La Coraza Acrílica
- DURA-SATIN - Latex
- INTERNATIONAL - Pinturas y barnices marinos
- SUPER KEM-TONE
- KEM-TONE
- KEM-GLO

**MUÑOZ - BUSTAMANTE Y HNO.**

CALLE O No. 157  
VEDADO

U0-7474  
U0-9169

Parqueo Gratis en O y Humboldt



# EXPERIENCIAS EN LA PRACTICA Y ENSEÑANZA DE LA PLANIFICACION URBANA

Conferencia pronunciada por el Prof. JEAN LABATUD en el Salón de Actos del Colegio de Arquitectos con motivo del Primer Congreso Nacional de Planificación celebrado en La Habana, en Dic. 15 de 1956



JEAN LABATUT, A.I.A. A.A. A.S.P.O.

Laureado del Instituto de Francia. Director de Estudios Graduados, Escuela de Arquitectura y Presidente del Comité Ejecutivo, Bureau de Investigaciones Urbanas de la Universidad de Princeton. Ex Director de la Escuela Americana de Bellas Artes, Palacio de Fontainebleau. Arquitecto en residencia de la Academia Americana de Roma.

**L**A isla de Cuba es el ejemplo de un paraíso, ya que es un ejemplo de “planificación integral”.

Estoy muy satisfecho de haber vuelto para rendirle homenaje a esta ciudad Capital que es La Habana. Volver por la trigésima segunda vez, es como regresar a Casa.

Hace treinta y un años, en este mes, estaba en camino hacia esta ciudad, atendiendo la primera llamada de vuestro Gobierno y de J. C. N. Forestier, en relación con el desarrollo de la ciudad de La Habana. Estoy muy agradecido por esa primera llamada porque ello constituyó el comienzo de dos grandes amistades; una con Forestier y la otra con Cuba. La amistad con Forestier culminó en una asociación de intereses interrumpida solo por su muerte. La amistad con Cuba culminó con el presente trabajo sobre el monumento a José Martí, en la Plaza de la República, situada en y alrededor de la Loma de los Catalanes, la cual visité por primera vez con Forestier en 1926.

Reminiscencias relativas a la planificación urbana traen básicos principios y permanente valores, más claramente que las manifestaciones dogmáticas no sustentadas en la práctica de la experiencia.

J. C. N. Forestier, producto el mismo de la experiencia, no acudió a mí porque yo poseo un título o porque soy graduado en Planificación Urbana, no porque yo fuera el discípulo de una escuela o de imaginación publicitaria, y maestro dictatorial. Alguien preguntó a Forestier por qué me quería como un asociado. “Porque él fué el primero que tuvo el valor de no convenir conmigo” fué su contestación. El Máximo de estudios en el mínimo tiempo, fué el resultado. Mientras más constructivo sea el arquitecto, y más extensa la lista de razones será mayor y más rápido el progreso en los estudios, y mejor el resultado final, estética y económicamente. El proceso de selección



de ideas por auto-crítica puede ser más efectivo agregándosele el proceso de argumentos constructivos a través de la colaboración con otras personas. Educación por la senda de la experiencia y la práctica fué la razón por la cual Forestier me llamó a su lado.

Escogiendo al azar a través del tiempo y lugar, puedo referirme al año 1918 y a la primera guerra mundial cuando en un regimiento de Ingenieros aprendimos la teoría y la práctica de la construcción y destrucción de caminos y puentes.

1920 fué el año de mi primer encuentro con Le Corbusier en su primera disertación pública. Era esta mi primera oportunidad de acatar o desaprobador sus puntos de vista. Aquel mismo año estudié la gran cración de Tony Garnier "La Ciudad Industrial", realizada en 1900 y aun en la actualidad considerada como una verdadera inspiración en el desarrollo industrial. En la celebración del Bicentenario de la fundación de la Universidad de Princeton, en 1946, los dibujos de la ciudad industrial fueron exhibidos cerca de los dibujos del reciente desarrollo del Valle de Tennessee.

No habían diferencias básicas. Tony Garnier con su educación en la Ecole Nationale des Beaux-Arts seguido por estudios avanzados que provenían del sistema de competencia del Instituto de Francia, precedió por muchos años en categoría, así como en tiempo a las ideas de Frank Loyd Wright, Le Corbusier y otros. Pero no era de mente publicitaria. En el año 1946, tuve la gran suerte de que se me pidiera la recomendación de candidatos para el grado de Doctor Honoris Causa en la Universidad de Princeton. Recomendé a Tony Garnier, Frank Loyd Wright, Alvaar Alto y Rober Moses, este último el Baron Haussman de nuestro tiempo.

En 1924, el proyecto así llamado "La Ville Radiense" de Le Courbusier apareció. En aquellos tiempo yo estaba interesado en la reforma del sistema penal en Francia, entonces de 34,000 individuos. Para la realización de esa "Nueva Criminopolis" o Super-Presidio Modelo, la "Ville Radiense" de Le Corbusier era el prototipo más inspirado. Los trágicos acontecimientos antes y durante la segunda Guerra Mundial probaron cabalmente la exactitud de este criterio. Grandes proyectos de construcciones cubísticas, precursoras del "*Unité de Habitation*" en Francia, Alemania y Austria fueron la fuente de disturbios en tiempos de paz, como centro de propagandas políticas y en tiempos de guerra fueron seleccionados para campos de concentración. Afortunadamente la "Ville Radiense" de Le Corbusier no fué construída. Fué rehusada por el buen juicio de la opinión pública. Concebida por mentes dictatoriales sin el debido respeto por la libertad de sus habitantes esos proyectos monstruosos eran las mejores herramientas para la peor clase de medio ambiente humano, esto es, regimentación. Una vez llevados a cabo algunos de sus proyectos compuestos por hombres de buena voluntad y partidarios de ideales democráticos, pero muy cortos de vista, vinieron a ser posiblemente los mejores nidos para incubar ideas opuestas a los principios democráticos. Pero a mí me agradaba Le Corbusier sobre manera. El vino a discutir con mis discípulos en la Escuela de Arquitectura de Princeton en 1934 y en la Escuela Americana de Bellas Artes en Fontainebleau en 1947. Yo esperé hasta que vi su obra maestra de "Notre Dame du Hant", en Ronchamp para decir de él lo siguiente. "Ronchamp expresa la liberación de Le Corbusier por Le Corbusier. Su "*Unité D' Habitation*", en Marsella es todavía el Antiguo Le Corbusier. En su intento de lograr ligercza, logró pensantez, en su intento de lograr precisión, logró zafiedad, en su intento de alcanzar el sol, logró la oscuridad. Mientras trabaja basado en la medida física del hombre, esta es la más inhumana de todas las comunidades, y hecho como a la medida para un campo de concentración de la próxima guerra. Una comunidad debía realmente ser de razonable extensión, sea en una apartada región rural o como una de las componentes de una metrópoli, pero debe ser recordado que las necesidades, y deseos humanos, por su propia naturaleza, son físicos, intelectuales, emocionales y espirituales. Esos cuatro factores siempre presentes, realizan una función definida, cualesquiera que sea su cantidad o su proporción. Los sentimientos emocionales y espirituales forman parte de una comunidad tanto como las necesidades y deseos físicos e intelectuales. Sin la inclusión de estos cuatro factores, una comunidad no puede ser humanamente funcional.



En los años de 1924 y 1925 nuevas experiencias en la organización de vastas áreas libres fueron el resultado del trabajo bajo los auspicios del Instituto de Francia, un sistema de Educación, muy diferente y mucho más avanzado que el de "L'Ecole Nationale des Beaux-Arts", el cual era un tipo de educación "en masse". Refiriéndome a la educación en masa de la Ecole y del significado dado a la palabra "Beaux-Arts", por críticos ignorantes e inocentes, se puede decir que la proporción entre lo bueno y lo malo que "Beaux-Arts" ha producido es lo mismo que la proporción entre lo bueno y lo malo producido por "non Beaux-Arts". Ambos son las consecuencias de la misma ley de los promedios.

La Experiencia es educación y como una consecuencia la construcción arquitectónica, la arquitectura campestre y la planificación urbana, permanecen indivisibles en mis prácticas y enseñanzas. Una casa no empieza o termina en el límite de la calle, ni en la elevación, ni en la puerta. Son las necesidades y los deseos por ciertos espacios libres utilizables, lo que motiva la demanda para la arquitectura, tanto campestre como urbana. Es desde ese punto de vista que yo escribí una vez la siguiente definición de la arquitectura, arquitectura campestre y la planificación urbana en forma de una receta médica:

Organización del espacio limitada por materia en equilibrio, expresada por la precisa relación de formas bajo la luz natural y fabricada para las necesidades físicas y psicológicas del hombre.

(agítese bien antes de usarse).

Esta definición es solamente un recordatorio que ofrece una lista de limitaciones y una ilación de casos desde espacios libres hasta los ocupados.

La experiencia es educación considerando la suma total de los análisis de hechos que componen nuestra vida individual a través de la escuela, en el lugar del trabajo (a pie d'ouvre) y bajo cielos diferentes. El único valor de una buena o mala educación estriba en lo completa que haya sido asimilada a través de la experiencia. Por eso es que un tipo mediano de aparente educación bien asimilada puede producir maravillas, mientras que una mejor educación que no haya sido asimilada sólo puede producir máquinas intelectuales y juicios muy pobres. El desarrollo en la cualidad de juzgar es la prueba sin límites. El mejor juicio no es más que una expresión de sentido común de la más alta calidad. Sí, "La educación es un proceso de consultas, no de recepción.

El sentido común me conduce a mencionar el tan nombrado Plan Piloto Maestro, usado y abusado por los Planificadores Urbanos. Un buen Plan (master plan) piloto da dirección, no dicta. Un Plan Piloto es un cambio continuo, un proceso interminable de planificación urbana, es como la vida misma. Esta es la razón porque un Plan Piloto nunca debe ser considerado como un marco rígido. Es solamente un plano preliminar. El único valor de un Plan Piloto es que continuamente es mejorado, hasta que sus partes sean incluidas en el Mapa Oficial y verificadas paso por paso. Un Plan Piloto es solamente una guía apuntando a una serie de direcciones escogidas, mientras que un Mapa Oficial es la Ley.

Esta es la razón por la cual, considerando el lapso de tiempo entre 1926 y 1956, estoy satisfecho de ver los cambios habidos en el Plan Piloto de Forestier de 1926. Si estuviera presente aquí Forestier, sería el primero en proponer aun mayores cambios. El pertenecía tanto al tiempo y lugar de su trabajo, que en España, por ejemplo, en Andalucía, Sevilla, después de terminar el parque María Luisa, que fué construído para la Exposición Internacional de 1928, hubo un estribillo popular que decía: "El que nos dió ese jardín andaluz en Sevilla no fué un árabe, no fué un español, fué Forestier".

El intento detrás del Plan Piloto de FORESTIER de 1926 fué la construcción a tiempo de una reserva de espacios abiertos, tal como debía ser un Plan Piloto flexible, siendo considerado el tiempo como una esencial dimensión particularmente en un largo período de tiempo. Un inmediato ensanche de una vía por ejemplo, no sería posible eco-



nómicamente, pero en un planeamiento con vista a espacios abiertos, esa misma vía podía ser realizada sin costo alguno o a lo sumo a muy bajo precio.

Forestier el profesional que ejercía internacionalmente la planificación urbana y la arquitectura campestre, se producía en contra de la regimentación y la esclavitud de la llamada arquitectura internacional. Donde quiera que él trabajara se tornaba un hombre del lugar expresando el desarrollo del lugar y la individualidad en el medio ambiente físico del hombre.

Así es que permítasenos ver que sucedió en La Habana en ese lapso de tiempo entre 1926 y 1956.

En 1926 la ciudad de La Habana tenía una población de alrededor de 500,000 habitantes. Actualmente ese número ha sido triplicado y continúa creciendo, según me han dicho, al ritmo de 125,000 por año. De esta manera en solamente cuatro años el aumento será mayor que la total población de La Habana en 1926.

Hace treinta años habían muy contados automóviles. Actualmente pueden ser comparados con un aluvión que clama por todos los medios posibles por un control de emergencia.

En 1926 mi primer trabajo se concentró en la Avenida del Puerto y en particular hacia el área donde está la vía de entrada al túnel ahora en construcción.

El túnel y sus accesos son un ejemplo de la imaginación en un Plan Piloto de planificación urbana y construcción. El crédito descansa en el gobierno actual, al mejor cliente, mejor solución; a los mejores jueces, mejores soluciones, al mejor constructor, mejor solución. En este caso del túnel esas tres condiciones han sido perfectamente cumplidas. El túnel empezará a actuar como un desviadero y más adelante como un incentivo para la realización de las grandes necesidades que requieren las facilidades del tránsito.

El túnel es un buen ejemplo del tipo más económico del planeamiento en gran escala, grandes espacios para beneficios de las generaciones por venir. El planeamiento en gran escala prueba ser económico comparado con el tipo de planificación de escala pequeña, que solamente sirve para un corto tiempo y para un número muy limitado de habitantes. En la realización de ese gran trabajo, la imaginación, tanto como los medios económicos y técnicos, fueron puestos al servicio de las ideas fundamentales y los valores permanentes; por ejemplo, la idea de que las soluciones más modernas, pueden expresar respeto y aprecio para el pasado, dejando intocables sus históricos rasgos sobresalientes.

¿Qué sucedió con la Batería de Santa Clara entre los años 1926 y 1956? Entonces parte del terreno fué un sitio designado para la construcción futura de un hotel. Actualmente la Batería de Santa Clara se ha visto recientemente reducida a un anuncio para dicho Hotel que resguarda una batería de aparatos mecánicos o máquinas de juegos no recomendables importada de Las Vegas. Sinceramente yo espero que la valiosa herencia de los históricos monumentos debían ser protegidas perpetuamente en una forma mejor que la Batería de Santa Clara. Otro monumento histórico que puede jugar gran parte en el paisaje de la Habana, es La Loma y Castillo del Príncipe. Con la debida construcción de murallas, necesarias para la solución de un buen plan para el complejo tráfico de la parte norte de la Plaza y Parque de La República, el Castillo del Príncipe puede ser un punto focal de la Plaza de la República, tanto como el Castillo del Morro lo es desde el Malecón.

El año de 1928 los jardines que embellecen los alrededores del Capitolio fueron diseñados y construídos. Me siento muy feliz en ver que algunas de las plamas reales (el árbol nacional de Cuba) todavía están allí como digno exponente del carácter de los paisajes cubanos. Aun recuerdo las luchas que sostuvimos para que las palmas fueran aceptadas en contra del criterio del arquitecto quien temía que ellas impidieran ver el Capitolio.

También fué el año de la construcción del Paseo de Martí, mostrado en el Plan Piloto de Forestier y de alguna manera exagerado en su construcción. Un periódico expresó la opinión de Forestier en una caricatura en la cual él, actuando como un clérigo



sentado en uno de los pintarrajeados bancos que usaba como si fuera un confesionario, y al Secretario de Obras Públicas, pidiéndole perdón. He oído el rumor de que el Paseo de Martí ha cedido al influjo del tráfico y necesidad de estacionamiento. Esta acción privará a miles de cubanos de esa faja de Seguridad y magnífica sombra, el cual divide el tráfico en la más moderna y eficiente forma y hace de El Prado una de las menos congestionadas arterias de la ciudad. Durante una noche de verano, ese inapreciable lugar es de tal utilidad para los cubanos, como son las aceras y muros del Malecón. Espero ello sea sólo un rumor, porque cualquier cambio en el uso del terreno, que tienda a privar a los peatones de un lugar de descanso y recreación es considerado como una medida antisocial. El tiempo demostrará que en la actualidad no hay más razón para un Estado o Ciudad de proveer estacionamiento en la vía pública, que la que había para el Estado o Ciudad de Antaño que no proveía de establos a los propietarios de caballos, ni construía lugares para guardar los carruajes. El lugar para estacionar un carro es fuera de la calle, en lugares privados, como tienen en las casas los guardarropas o modernos "closets" Tales puntos de vista no constituyen una dictadura, es solamente lógica.

En 1926 el Vedado era un tranquilo y soberbio distrito residencial. Debido a la carencia de una planificación de grandes espacios y también a la carencia de zonas de reglamentación, parte de ese lugar se ha convertido en un pequeño New York, con sus rascacielos tanto como por la congestión, con las mismas dificultades y confusión aun por venir debido a la completa carencia de adecuadas facilidades terminales. La proporción en el aumento de los automóviles es tal, que el resultado será congestión y estrangulación. ¡Pobre Vedado! Las facilidades terminales son tan necesarias para una calle, como para un puente o para una escalera. La función de una calle, un puente o una escalera es circulación, no almacenaje.

Imágenes de un futuro concerniente a la densidad del tránsito de automóviles y sus consecuencias en las reglas y reglamentos para los mismos, pueden observarse en los Estados Unidos, actuando como un conejillo en un laboratorio urbano. Por ejemplo: un nuevo hospital fué proveído con cuatro espacios de estacionamiento de autos por cada cama. Muy pronto después de su inauguración, éstas aparentemente amplias facilidades terminales, fueron encontradas como inadecuadas. Otro ejemplo de una ciudad de 20,000 habitantes donde bajo la propia zona reguladora y por la propia observancia de la ley un Centro Comercial privado provee espacio para estacionar 2,500 carros fuera de la calle. Estas buenas facilidades ayudan grandemente al aumento de tráfico en la parte antigua de la ciudad. En esa ciudad hay casi tantos carros como niños en las escuelas elementales. Las calles construídas hoy sin las consiguientes facilidades terminales niegan la existencia de la planificación urbana. Otro ejemplo es la realidad, ya que desde 1940 fuí llamado para fomentar varias áreas industriales y de laboratorios con todas sus facilidades terminales, integradas por jardines y parques, con nuevos edificios reemplazando el Palacio, el Chateau, la Casa de Campo de la Europa del siglo 18, y esta vez por razones económicas tanto como por propaganda. El presente en cierto lugar, es la imagen del futuro en otro.

En 1926 la Loma de los Catalanes aun era una loma, pero en el transcurso de los últimos treinta años la Loma de los catalanes recibió el mismo impacto que la loma de Chaillot en París. La Loma de Chaillot fué también decapitada y el Palacio del Trocadero con su voluminoso vientre fué construído en 1878. Tomó 59 años antes de que el error fuera corregido e inapreciables espacios abiertos y bellos paisajes fueran rehabilitados. Pero los errores no siempre pueden ser corregidos, como el que se cometió en París después de la Primera Guerra Mundial, cuando las fortificaciones militares fueron destruídas y reemplazadas por edificios en lugar de paisajes libres, avenidas y facilidades terminales. Entre los años de 1926 y 1936, laborando como arquitecto paisajista, planificación urbana, juez o crítico, el trabajo me condujo a 8 diferentes países dándome la oportunidad de practicar la planificación urbana bajo variados sistemas, desde los más democráticos accesos hasta los más autocráticos, de acuerdo con los países, y clientes (estados, municipalidades o empresas particulares). Ha sido en Princeton, New Jersey U. S. A. donde en los últimos ocho años, como Presidente de la Junta de



Planificación encontré el más democrático acercamiento laborando en su mejor forma. Como recurso para tales realizaciones tenemos (1) Regulación de Zonas complementado por el más flexible Plano Regulador, complementado a su vez por un mapa oficial. (2) Participación libre de los ciudadanos para expresar sus necesidades y deseos en la reunión mensual de la Junta de Planificación y también en la prensa local. (3) La cooperación de varias organizaciones públicas y profesionales, tales como el Departamento de Sanidad, Junta de Escuelas, Abogados, Ingenieros, Arquitectos, etc. Durante los últimos ocho años y a pesar de rápido desarrollo, casi todas las vías de paso necesarias fueron otorgadas a la municipalidad, sin que ella tuviera que adquirirlas. La mayor parte de la construcción de nuevas calles fueron pagadas por empresas particulares y después aceptadas por la Municipalidad, después de comprobar que dichas construcciones se ajustaban a las leyes y regulaciones del Municipio.

En el campo de la enseñanza arquitectónica, la Planificación Urbana y Arquitectura Paisajista están siempre presentes en mi mente donde quiera que yo tenga que estimular la imaginación de los estudiantes, o en la Escuela de Arquitectura de Princeton o en la Escuela Americana de Fontainebleu, o en la Academia Americana de Roma.

Desde mi llegada a Princeton en 1928 la planificación urbana y la arquitectura paisajista siempre las incluía en mis discusiones con los estudiantes y en 1941 uno de mis sueños se vieron realizados en la forma del Buró de Investigaciones Urbanas en la Universidad de Princeton. El Buró de Investigaciones Urbanas proporciona un mecanismo para la coordinación e integración de informes e investigaciones en el Campo perteneciente a la planificación urbana y contribuye a través de investigaciones creativas al desarrollo de un mayor conocimiento de las relaciones dentro de las diferentes actividades, las cuales unidas forman una comunidad o ciudad. Está apadrinado por la Escuela de Arquitectura, la Escuela de Ingenieros, el Departamento de Instituciones Sociales y Económicas y por el Departamento de Política. He insistido en que debía ser situado sobre un terreno neutral. Está situado en la nueva Biblioteca de la Universidad y concebida como un laboratorio humanista. Las tres secciones del Buró de Investigaciones Urbanas son Biblioteca, Investigación, Educación. El Buró de Investigaciones Urbanas está abierto para todos los estudiantes y para los estudiantes de Grados avanzados en particular. Allí todos los que estén interesados en planificación urbana, no importa cual haya de ser su futura profesión se asocian y trabajan con sus especialidades particulares. Es allí donde organicé una colección de artículos y comentarios que resultaron en la publicación de un libro, el cual me siento muy honrado en ofrecer al Colegio de Arquitectos de La Habana. Su título es "Highways in our National Life" (Vías Públicas en nuestra Vida Nacional). Es una contribución a la planificación en la escala nacional.

Entre otros trabajos puedo mencionar el relativo a la investigación en planificación urbana y opinión pública, usando las facilidades de la organización Gallup establecida en Princeton. Fué en conexión con estas investigaciones que tuve la oportunidad de apreciar el buen juicio del público en general respecto a la planificación urbana. También me dió la oportunidad de descubrir que la investigación de la Opinión Pública es también un arte, considerando no solamente la calidad de las importantes preguntas hechas al público, sino también el orden de su presentación y regulación del tiempo. El tipo y calidad de las relaciones públicas son de principalísima importancia y con las razones para el éxito o fracaso en planificación urbana.

En Princeton nosotros no creemos en la especialización prematura. Todos los más adelantados estudiantes interesados en planificación urbana se gradúan en sus respectivas asignaturas, pero no hay graduación en planificación urbana. Ello es en contraste con la Universidad de Haward, donde hay diferentes grados en planificación. Maestro de Bellas Artes en Planificación Urbana. Doctor en Planificación Urbana, Maestro de Bellas Artes en Planificación Regional. Doctor en Planificación Regional. Tanto la sobre especialización como la especialización prematura son grandes peligros a la causa de la planificación urbana, porque ellos demoran y hasta aniquilan el desarrollo de la madurez en el juicio. Aquí sería bueno recordar la crítica o juicio de un viejo médico rural viendo a su protegido regresar año tras año de la gran ciudad, primero especia-



lizado en oto-rrino-laringología y un año más tarde orgulloso de anunciar que solamente la nariz era su especialización. El viejo médico rural preguntó en seguida ¿de qué ventana?

Si en la educación, la especialización prematura es maligna, también lo es un acercamiento dictatorial. Cuando se oye a los jóvenes decir que ellos son discípulos de un maestro predilecto, me apiado de ellos porque se han convertido en potenciales esclavos de otra mente.

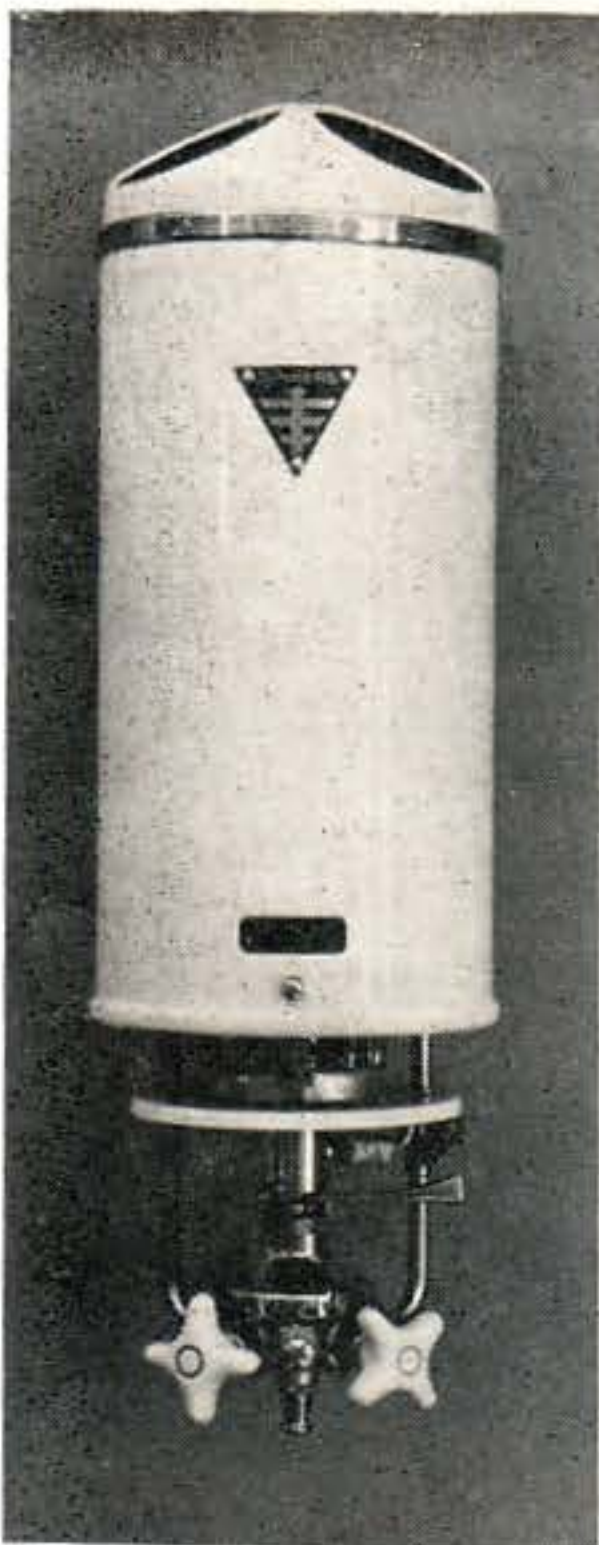
Cualquiera que sea la cantidad de experiencia y conocimiento adquiridos; cualquiera que sea la importancia y número de prácticas o recientes experiencias, incluyendo la investigación especial del problema humano, es de la mayor importancia mantener la imaginación libre, resolviendo un olvido intencional, lo que puede ser llamado olvido de un tipo creativo. Este proceder mental es indispensable en el sitio del trabajo, en la oficina o en el cuarto de dibujo y laboratorio de los estudiantes. Por ejemplo: si el olvido intencional no es practicado por el educador en los estudiantes, en sus individuales puntos de vista y soluciones y entre las soluciones de los estudiantes y las suyas propias, los estudiantes están sujetos a revelarse esclavos mentales con sus libertades e individualidades menoscabadas para el resto de sus vidas. La única salvación sería su voluntad para escapar, si esa voluntad, no se ha ido ya bastante lejos, para liberarse por ellos mismos de sus maestros, de sus mandantes, de sus anteriores ideas.

Palabras tales como "estética" y "bello" no forman parte de mi vocabulario cuando enseño o presido como miembro de la Junta de Planificación por lo menos por estas dos razones.

1. Ellas no pueden ser reguladas y puestas en la Ley. Esas palabras no son reco-

## CALENTADORES DE GAS

# JUNKERS



Este modernísimo calentador de gas se enciende automáticamente al abrir la llave de agua y se apaga al cerrarla, resultando notablemente MAS ECONOMICO.

Al no tener boiler, (Paila de Agua) ocupa muy poco espacio por su reducido tamaño.

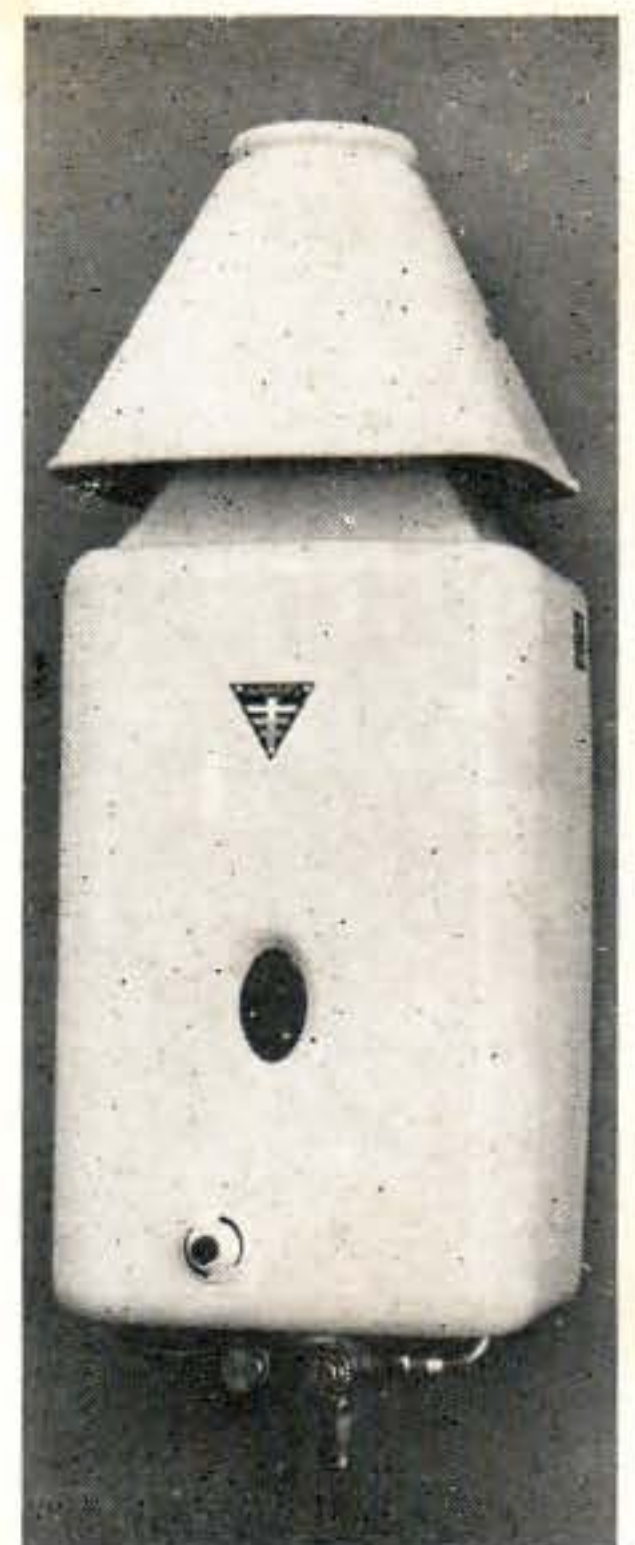
Acabado en porcelana, con una diversidad de preciosos colores, resulta de una belleza incomparable.

A pesar de todas estas ventajas que señalan una calidad insuperable, su precio es económico.

## JUNKERS

Máxima calidad y perfección en CALENTADORES DE GAS. Fabricados en Alemania, con más de 50 años de experiencia.

Distribuidos por las más importantes casas de efectos sanitarios de la República.



Representante exclusivo en Cuba: SIGFRIDO SALOMON - Calle 27 No. 452, Departamento 33 - Vedado  
Apartado Medina (Vedado) 4006 - Teléfono F0-2997



nocidas en las cortes, porque lo que es bello para una persona puede ser fealdad para otra. Las cosas no son como ellas sean, sino como somos nosotros.

2. Ellas son el resultado de una relación entre dos factores altamente variables: Radiación de fuerzas y poder de recepción. Dependen de la calidad de la intención, lo cual significa la escala y el carácter establecido por el autor y en el poder de percepción del observador.

Debía también ser recordado que a pesar de la deslocalización y despersonalización de la arquitectura y la planificación urbana, debido a procesos nacionales e internacionales, la gente con sus tradiciones, en forma de vida y sus puntos de vista tanto como los materiales y tecnicismos disponibles en la localidad, son y serán siempre la razón de las características regionales y locales en planificación urbana.

En conexión con la planificación urbana tres palabras debían estar siempre en la mente: salud, ley, plan. No podrá haber salud pública sin la debida legislación. No podía haber planificación urbana sin legislación. No podrá haber salud pública sin planificación urbana. Reglas y regulaciones de zonas son algunas veces interpretadas como invocación a la propiedad privada y a los derechos individuales. Pero esas limitaciones no son en forma alguna contra la iniciativa privada. Por el contrario son un estimulante a la imaginación para el bien de todos. La única desventaja para una buena planificación es la carencia de imaginación. No hay libertad sin limitaciones claramente definidas. El conocimiento de las limitaciones es la única vía para adquirir libertad de organización y expresión. El conocimiento de las limitaciones estimula la imaginación sin peligro de perder el camino, el tiempo y el dinero. Ayuda a crear el máximo de efecto con el mínimo de recursos. El conocimiento de todas las posibles limitaciones, físicas, psicológicas, económicas, sociales, mas las limitaciones de toda la gente implicada, incluyendo las nuestras, es el único camino para crear libremente.

Entre las más importantes limitaciones en planificación urbana, está la consideración de la proporción entre el costo de la construcción y el mantenimiento. Un sistema de calles puede costar demasiado para ser apropiadamente mantenido y puede llevar a la comunidad a la bancarrota o decadencia, o ambas. Un mantenimiento apropiado es una salvaguardia contra cualquier contratiempo. La carencia de un apropiado mantenimiento es una burla al espíritu gótico. En nuestro tiempo de inevitable o cultivada confusión de valores, tenemos demasiadas formas clásicas, pero no lo suficiente del espíritu clásico, demasiadas formas góticas, pero no suficiente espíritu gótico. Demasiadas formas modernistas, pero no suficiente espíritu modernista.

Hay millares que saben construir una pared, cientos que saben decorarla, pero muy pocos saben donde ponerla y cual será su significado en relación con el espacio que la misma ha de definir.

Otra desventaja para la buena planificación urbana por los miembros que integran la profesión de arquitectos es el sistema de honorarios arquitectónicos. El honorario es basado sobre la acumulación de la masa sólida de materiales más que sobre el organizado vacío o espacio dentro y fuera de una construcción. Esta situación muy a menudo crea un conflicto subconsciente o dualidad dentro de la mente del arquitecto, el cual si no es eliminado, puede hacer al arquitecto el peor planificador urbano. Básicamente un planificador urbano, como un buen arquitecto piensa en espacios libres, como un abogado piensa en sus clientes, o como un médico piensa en sus pacientes. El piensa del espacio libre como un organismo vivo que ha de ser salvado, protegido, expandido. Nuevos edificios serán la razón para nuevos espacios abiertos organizados, tanto al aire libre como en interiores. Pero la presente fuente de honorarios es la fuente de tentación y maldad.

Hemos oído de la planificación urbana que es llamada una ciencia. La acumulación de material técnico y científico no basta. Tanto tiempo es gastado en recolectar datos y estadísticas, que no han dejado tiempo para planificar, para crear. Y demasiados planificadores urbanos acumulan informaciones laberínticas para camouflagear su ignorancia en el arte de componer, crear, planear. En planificación urbana tanto como en cualquier esfuerzo humano organizado, después que los principios han sido establecidos



con científica precisión, la aplicación de esos principios hasta la solución de los problemas específicos se convierte en arte.

Después que los principios, valores permanentes, datos básicos y una subsecuente estrategia son prescriptas, también las tácticas son importantes. El siguiente ejemplo es solamente de unas pocas semanas de edad: un nuevo reparto residencial necesitaba una nueva escuela. Si un rígido y dictatorial Plan Piloto hubiera mostrado solamente una situación específica, hubiera habido públicas discusiones, argumentos y oposición sobre la necesidad y situación para la escuela.

Pero el Plan Piloto surgió dos lugares: El resultado fué la inmediata elección del mejor de esos dos lugares.

El maní ha sido modernizado, pero un gran saco de maníes no es lo suficiente para llevar a cabo una moderna composición arquitectónica de gran alcance o un moderno edificio urbano. En nuestro tiempo con todos recursos técnicos a nuestra disposición el descuido e ignorancia del control y tratamiento de vasta área (local o regional) en relación con las necesidades físicas y psicológicas del hombre, es simplemente espantoso.

Haciéndonos la idea de un barco cruzando el océano, estamos en una u otra forma en un barco. Ese barco puede ser llamado "Nación", "Región", "Cuenca", Comunidad y "Hogar" de acuerdo con su tonelaje y la duración del viaje. Como planificadores del medio ambiente físico del hombre, nuestro deber es ayudar a guiarlos a través de fuerzas irresistibles con vista inmediata a resultados en gran escala. Un método está contenido en la declaración del filósofo chino Loatzu: "Para aprender hay que asimilar". "Para saber hay que olvidar". Pero ésto será el objeto de otro capítulo. Para Planificadores urbanos, Cuba con su geografía, su localización estratégica, su clima, sus recursos naturales, su vegetación y su rápido crecimiento humano, tiene todos los ingredientes para proteger y desarrollar un paraíso dado por Dios.

# **BUENOS MATERIALES ASEGURAN BUENAS**

## **CONSTRUCCIONES**

**Canteras NOVO ha suministrado durante casi Medio Siglo los materiales para las principales construcciones de la República. La reconocida seriedad y experiencia de Canteras NOVO garantiza la calidad, medida exacta y procedencia de sus excelentes materiales, amparados por la "Boleta de Garantía Novo".**

### **MATERIALES QUE OFRECEMOS:**

**- GRAVILLA  
PIEDRA DE HORMIGON  
MEJORAMIENTO - ARENA - RAJONCILLO  
RECEBO - GRANITO - RELLENO CANTERA  
POLVO DE FACHADA - MACADAM - RAJON**



**Teléfonos: B0-7639 B0-7990**

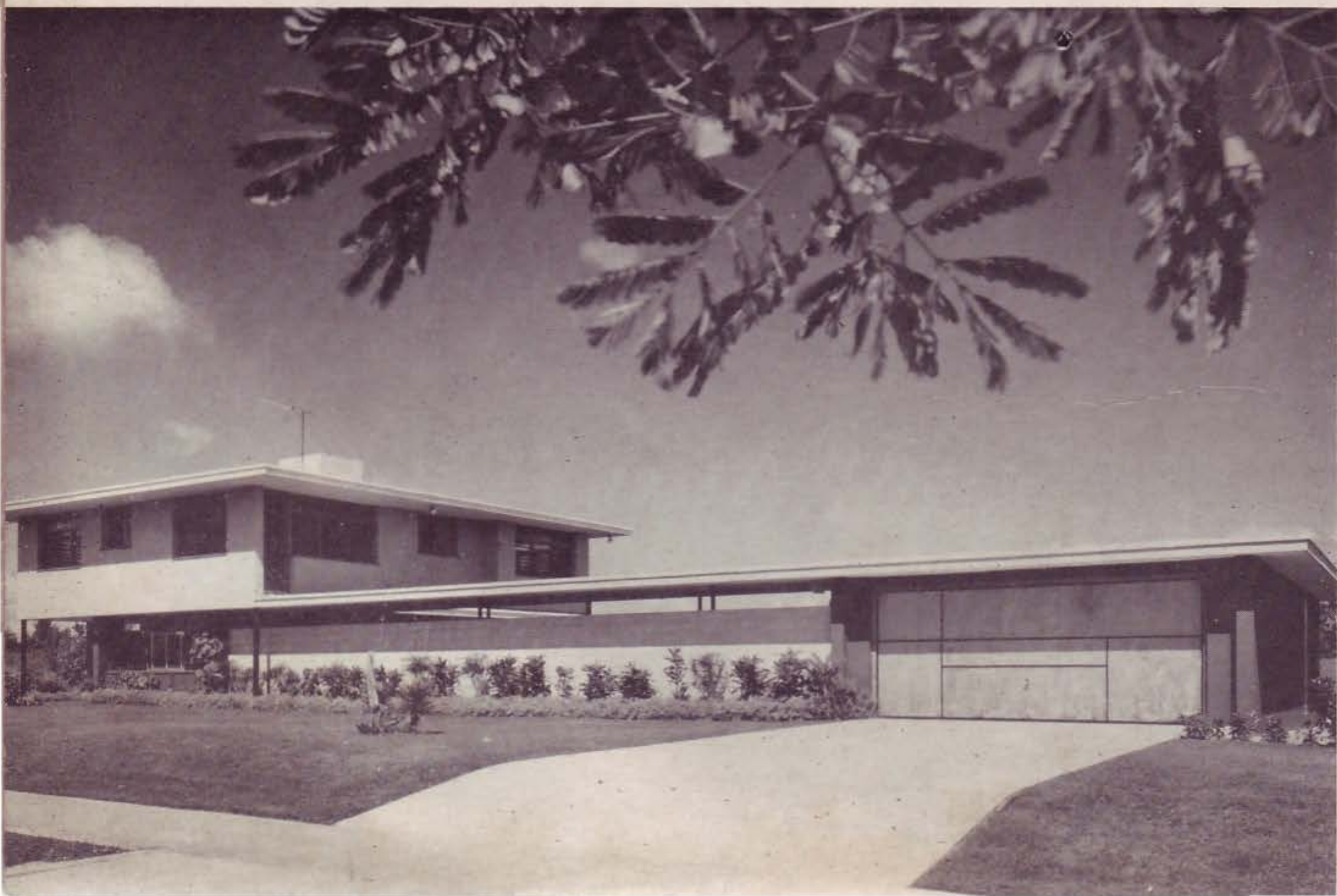




Pequeñas residencias construidas en los repartos de Marianao, por el Arquitecto Vidal Vila.

# U N A S O B R A S D E L

Otra residencia construida en Marianao, por el Arquitecto Vidal Vila.







Grupo de dos grandes residencias  
ejecutadas por el Arq. Vidal Vila.

A R Q. V I D A L V I L A

Residencia construída en una  
playa por el Arq. Vidal Vila.





# CONEXION DE LAS GRANDES CIUDADES CON LA ZONA METROPOLITANA Y LAS OTRAS REGIONES NACIONALES

SU EMPLAZAMIENTO Y CARACTERISTICAS • SOLUCIONES PARA LA CIUDAD DE MONTEVIDEO

Por el Profesor Ingeniero JULIO C. ROIG

Profesor Titular de Planificación Urbana, Regional y Estatal de la Facultad de Ingeniería y Agrimensura de Montevideo. Miembro de la Comisión Asesora del Plan Director de Montevideo.

*Planteamiento general del problema en la Comisión Asesora del Plan Director de Montevideo, que integra el autor, apoyándose en otros estudios anteriores realizados por el organismo municipal coordinados de acuerdo con una teoría elaborada teniendo en cuenta el caso particular de dicha Capital. (Conferencia pronunciada en la Agrupación Universitaria del Uruguay el 10 de septiembre de 1956.)*

## I

### Introducción

1. El Consejo Departamental de Montevideo, por resolución de fecha 6 de abril de 1956, dispuso la creación de una *Comisión Asesora del Plan Director* integrada, en representación del Municipio por los Directores Generales de los Departamentos de Arquitectura y Obras Municipales y el Director de la Dirección del Plan Regulador, complementada con dos Asesores Especializados que forman parte del Profesorado de la Facultad de Arquitectura y de la Facultad de Ingeniería y Agrimensura, en las materias vinculadas con la Planificación Urbana, debiéndose considerar este último motivo como el determinante de nuestra designación como miembro de la mencionada Comisión.

2. En el estudio del problema que tratamos en esta oportunidad, ha servido como antecedente fundamental el plan para la reestructuración de la Red de Transportes Colectivos de Montevideo que se halla actualmente a consideración del Consejo Departamental de nuestra capital y que motivó un trabajo anterior, (véase "Revista de Ingeniería" No. 581) al cual frecuentemente nos remitiremos ya que son válidas también ahora muchas de las directivas generales que fueron seguidas en aquel caso y que repercuten directamente en el presente.

3. Aparte de lo expresado, consideramos necesario establecer también que, especialmente en el terreno de las soluciones concretas, nuestra exposición refleja y comprende estudios anteriores, algunos de ellos realizados desde hace años por otros distinguidos técnicos y colegas integrantes del organismo municipal y que, inclusive, han pasado de la etapa de simples proyectos a la de realizaciones. Nuestra labor en este aspecto ha sido, pues, la de coordinación de esos estudios adicio-

(Envío especial del autor para la Revista ARQUITECTURA)

nándoles una completamentación deducida de principios que hemos creído pueden aplicarse con carácter general a cualquier aglomeración urbana similar por sus características a Montevideo, que son los que se enumerarán en los Capítulos siguientes.

4. Finalmente, debe aclararse que el análisis de la vinculación de los transportes ferroviarios con el resto de la circulación, no será aquí realizado por estimarse que las condiciones particulares de nuestro ambiente no propiciarían la adopción de soluciones referentes a este aspecto del problema que, en consecuencia, se limitaría al estudio de la movilización general exclusivamente sobre la red vial.

## II

### El tránsito vial dentro y fuera de las grandes ciudades

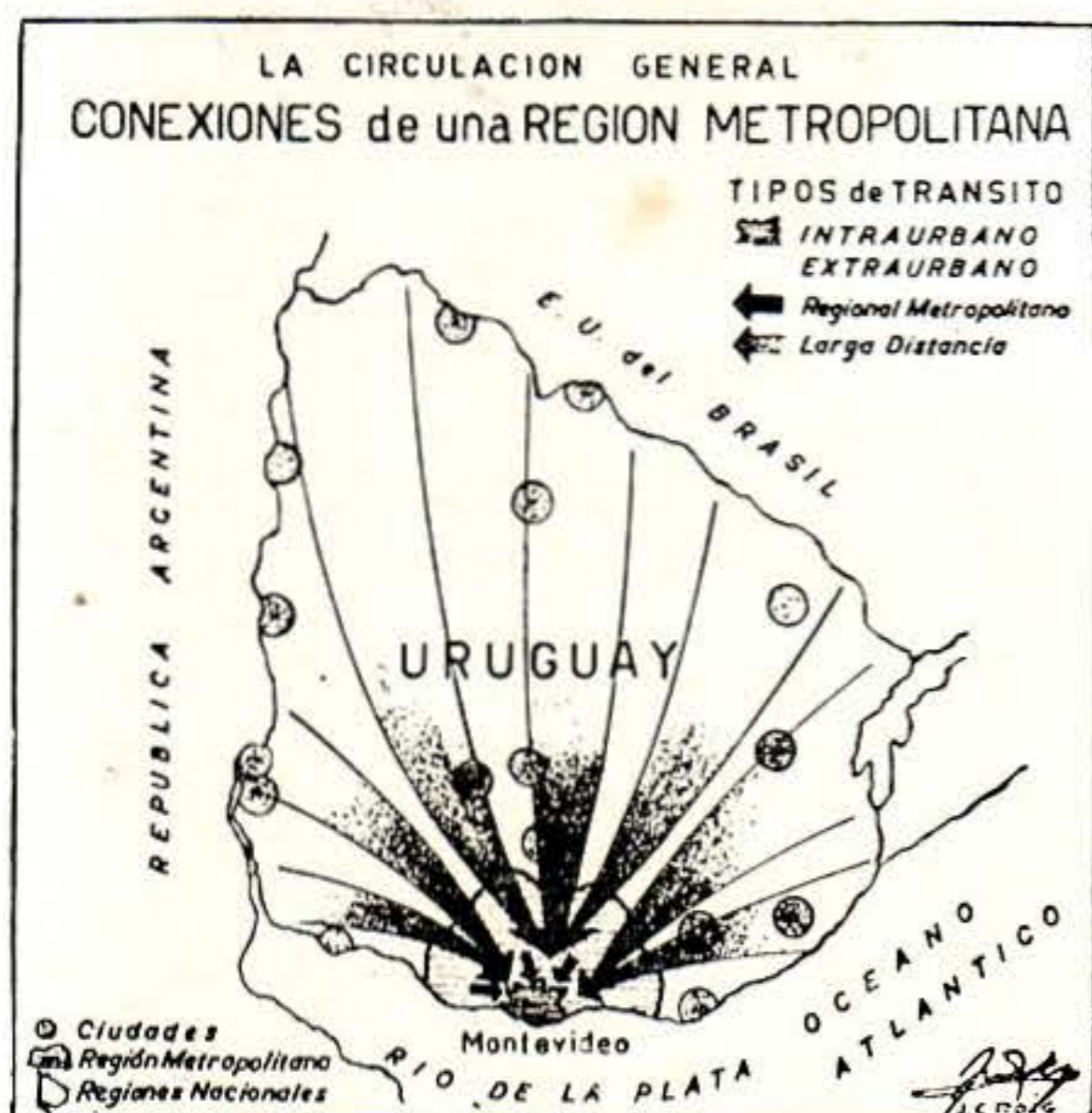
5. La circulación general en las grandes aglomeraciones urbanas y su conexión con la zona metropolitana de influencia y con las demás regiones del país, puede encasillarse en dos tipos fundamentales de tránsito, desde el punto de vista del ambiente geográfico en que él se desarrolla, distinguiéndose entonces el tránsito *intra-urbano* del tránsito *extra-urbano*.

6. En el primer tipo de tránsito considerado se incluyen los movimientos generales de la población, realizados *dentro de los perímetros urbanos y suburbanos*, mediante el empleo de los sistemas de transportes automotores de propiedad pública o privada, que cumplen la movilización de cargas o pasajeros.

7. Designamos, en cambio, como tránsito *extra-urbano*, el que se desarrolla *fuera de los límites suburbanos* y que afecta dos modalidades de características distintas en múltiples aspectos: una, que constituye el *tránsito regional metropolitano*, tiene que ver con la conexión del gran centro urbano con la zona metropolitana de influencia, cuya extensión e importancia están en relación directa con la de la aglomeración que integra; la otra, que comprende a los *transportes de larga distancia*, se refiere a la vinculación de aquel centro con el conjunto de las demás regiones nacionales. (Véase figura 1.)

8. Las características del tránsito *intra-urbano* y de los dos tipos de tránsito *extra-urbano* son distintas en





múltiples aspectos que se traducen en diferencias en el diseño, tanto del sistema de cauces circulatorios sobre el cual se opera la movilización, como en particularidades especiales de los vehículos utilizados, circunstancias que analizaremos particularmente para el transporte de pasajeros, que es el problema fundamental que consideraremos en lo sucesivo, ya que de él derivan las soluciones para la movilización de cargas.

9. El transporte de pasajeros en la zona urbana origina en la esfera de la propiedad privada la circulación de automóviles particulares; dentro de los servicios públicos esta movilización se realiza por utilización de los transportes individuales, por medio del servicio de taxímetros, o, en conjunto, mediante el empleo de las redes de transportes colectivos operados con los diversos sistemas de locomoción (tranvías, trolleybuses, autobuses, microbuses, metropolitanos subterráneos o elevados).

10. Tanto la locomoción privada como la de servicio público circulan en la órbita intraurbana en la red vial integrada por las avenidas principales que interconectan el casco fundamental de la ciudad con los centros de distrito y por las calles principales limitativas de las unidades vecinales que constituyen, a su vez, los distintos barrios de la ciudad, en la forma que fue comentada en el otro trabajo anterior ya citado.

11. La modalidad de tránsito extra-urbano correspondiente a la movilización regional metropolitana comprende también la circulación de automóviles particulares; dentro del servicio público se cumple preferentemente en forma colectivas por medio de autobuses.

12. Este tránsito opera sobre las *rutas departamentales y nacionales* y conecta el casco principal y la zona principal y la zona urbana de la metrópoli considerada con los centros suburbanos situados en la región de influencia de radio variable, según la importancia de la aglomeración considerada, que podemos situar, en promedio, en los 30 ó 40 kilómetros. Este conjunto vial está integrado por *rutas de penetración radial* interconectadas por *sistemas anulares de circunvalación*.

13. A su vez, el tránsito extraurbano de larga dis-

tancia, sea en el aspecto privado o como servicio público, mediante el empleo de autobuses, realiza la conexión entre regiones metropolitanas o entre éstas y las otras ciudades del resto del país, operando preferentemente en forma de tránsito de convergencia hacia dichos centros y apoyándose sobre el sistema de *rutas nacionales*.

14. Las características de los pasajeros para el tránsito regional metropolitana o el de larga distancia son esencialmente distintas: el conjunto fundamental del primer tipo está integrado por habitantes de los centros satélites de la zona de influencia que se trasladan a la ciudad principal en la que generalmente trabajan, con desplazamientos diarios y frecuentes y sin llevar equipajes.

15. En cambio, para el tránsito de larga distancia no se registran, en general, las circunstancias mencionadas con la consecuencia de que el pasajero viaja acompañado con sus equipajes.

16. Estas distintas modalidades de los pasajeros transportados, se reflejan en el *tipo distinto de vehículos*: para el tránsito regional metropolitana no será necesario prever lugares para equipaje y su distancia de transporte relativamente reducida tolera, inclusive, el traslado de pasajeros de pie, por lo menos en recorridos parciales, todo lo cual influye directamente en las dimensiones del vehículo utilizado, que reúne entonces características coincidentes con las de los autobuses urbanos; en cambio, para el transporte de larga distancia será preciso disponer de lugares para almacenamiento de equipaje y no son tolerables los pasajeros de pie, llegándose entonces a dimensiones más alargadas, aunque de menor altura.

17. El intercambio de pasajeros, sea dentro de un mismo tipo de tránsito o entre tipos diferentes, debe realizarse en lugares especialmente equipados para ese servicio, de forma que no se produzcan interferencias o inconvenientes en la operación de cada uno de ellos.

18. Para el transporte de pasajeros dentro de las ciudades el intercambio se realiza en las estaciones coincidentes con los centros de combinación de las redes colectivas urbanas, cuyo funcionamiento fue comentado en el trabajo ya citado; para la interconexión del transporte regional metropolitana o del de larga distancia con el transporte intraurbano, también será necesario prever estaciones adecuadas, cuyas características comentaremos en seguida.

### III

#### *Estaciones de interconexión para transporte regional metropolitana y de larga distancia*

19. El concepto genérico de "estación" ha ido evolucionando paralelamente con la técnica de los transportes. Originariamente el término se ha aplicado al lugar de intercambio entre los sistemas de transportes ferroviarios con los viales urbanos y también constituían estaciones marítimas los puertos, en los que se opera la interconexión del transporte acuático con los terrestres.

20. Pero el desarrollo creciente de la circulación automotora, promoviendo cambios radicales en la estructura de la trama vial urbana o del sistema de rutas nacionales, ha mostrado la necesidad de prever también



para este tipo de circulación puntos de intercambio especializados, dando origen a la *estaciones ruteras*.

21. Este tipo de instalaciones se ha venido desarrollando modernamente en los más diversos ambientes, correspondiendo destacar en este sentido, las que se han realizado en algunas metrópolis norteamericanas y, entre ellas, la inaugurada hace poco tiempo en Nueva York, de propiedad de la Administración del Puerto de dicha ciudad.

22. Las estaciones ruteras responden, en general, a dos tipos básicos o su combinación que, a su vez, se diseñan teniendo presente las conexiones fundamentales en los tránsitos viales, esto es:

a) *Estaciones ruteras para tránsito regional metropolitano*. Para la vinculación de este tipo de circulación con la red de transportes colectivos urbanos.

b) *Estaciones ruteras para tránsitos de larga distancia*. Se opera la vinculación de éste con la circulación general urbana.

c) *Estaciones ruteras mixtas*. En las que pueden coincidir, por ejemplo, los dos tipos anteriormente citados; uno de ellos con una estación de combinación de la red colectiva urbana, como es el caso general para las que sirven al transporte regional metropolitano, como en seguida veremos, o los diversos tipos de transportes considerados. A esta última clase corresponde, precisamente, la estación terminal de ómnibus de Nueva York en la que, inclusive, se prevé en la planta superior una playa para estacionamiento de automóviles particulares.

#### IV

##### *Sobre el emplazamiento de las estaciones ruteras*

23. Entrando a considerar el emplazamiento de estas estaciones, se puede establecer que las que sirven al tránsito regional metropolitano, por la vinculación directa y cotidiana de los pasajeros transportados, con la ciudad principal, exige necesariamente la coincidencia o proximidad inmediata de una estación de combinación de la red urbana que permita con el simple cambio de vehículo llegar a cualquiera de las regiones de la ciudad.

24. Se percibe, por lo expuesto, que las *estaciones para el tránsito regional metropolitano tienen que estar en proximidad de centros muy importantes de combinación* para que estén facilitados los movimientos en el mayor número de direcciones posibles, lo cual generalmente sucede en los centros secundarios situados sobre el primer anillo perimetral alrededor del centro principal de la ciudad.

25. Una ubicación inmejorable se obtendría en las proximidades de la estación de combinación que sirve al centro principal, siempre que el acceso a esta zona estuviera adecuadamente previsto mediante vías expresamente diseñadas para que su tránsito no interfiera con la movilización general dentro de la planta urbana, ya que la propia característica de centro principal proveería, en una forma ideal, el máximo de combinaciones entre ambos sistemas de transporte.

26. En cambio, para las *estaciones ruteras de larga distancia*, si bien la coincidencia con una estación de combinación de la red urbana es aconsejable y conveniente, su necesidad pasa a segundo plano, ya que el

intercambio que se produce en ellas es principalmente hacia el servicio público de taxímetros puesto que, inclusive, el transporte de equipajes no es permitido en los vehículos colectivos urbanos.

27. Por lo indicado en el párrafo anterior, se deduce que el emplazamiento de estas estaciones *debe ir cerca de los límites de la zona urbana*, tal como se recomienda modernamente para las estaciones ferroviarias, y a los efectos de la ulterior movilización del pasajero dentro de la ciudad bastaría que el emplazamiento fijado se halle adecuadamente conectado, sea con el centro principal o con los centros secundarios que integran los puntos focales de la trama vial urbana.

28. El concepto del emplazamiento de las estaciones ruteras, que en su aspecto general hemos comentado en el párrafo anterior, es el comúnmente aceptado en el plano técnico y ha recibido oportuna confirmación en un informe producido por una Comisión Asesora Especial que actuó en los organismos municipales en el correr de los años 1951 a 1953, el cual fué ratificado por otros estudios posteriores y, en la actualidad, se ha admitido como criterio básico en la Comisión Asesora del Plan Director de Montevideo, que integramos.

29. Fijado el criterio para el emplazamiento de las estaciones ruteras de los diversos tipos, resta por considerar la característica del sistema de rutas de acceso e interconexión que las vinculan entre sí y que, a su vez, permiten la penetración o el egreso del centro urbano en estudio. Las soluciones difieren según se trate de una aglomeración mediterránea o de una ciudad emplazada sobre un litoral de características marítimas, como es el caso de Montevideo, lo cual será comentado a continuación.

#### V

##### *Esquemas generales para la conexión vial de grandes ciudades*

###### *A) Ciudades mediterráneas*

30. En una ciudad rodeada totalmente por vinculaciones terrestres, el tránsito rápido de conexión con la

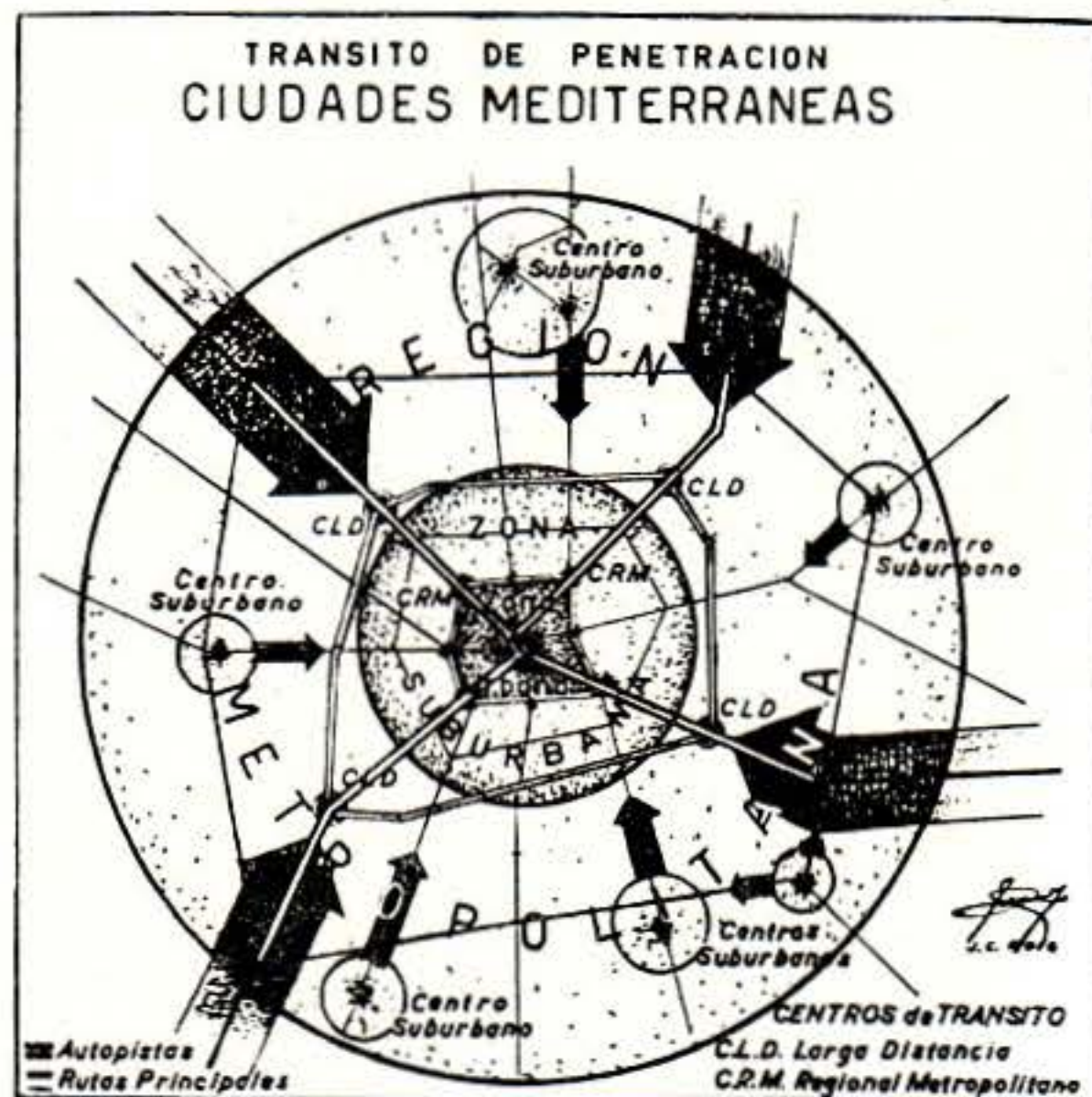


Fig. No. 2



región metropolitana de influencia o con el resto del país, se hace mediante un abordaje de 360° y responde al esquema que se ha hecho clásico y que mostramos en la figura 2.

31. El conjunto de *rutas de penetración radial* que hemos citado en el parágrafo 12 es más o menos numeroso y difiere en el volumen de tránsito que sobre cada una de ellas circula, de acuerdo con la importancia de la aglomeración considerada.

32. Dos de estas direcciones de atravesamiento diametral, afectando la forma aproximada de una X, serán generalmente suficientes para recoger este tipo de tránsito correspondiente a cuatro regiones cardinales y son las que dan origen en la moderna técnica vial a las *autopistas o vías expresas* para tránsito rápido y muy intenso.

33. La intersección de estas dos autopistas diametrales dentro de la zona urbana no puede realizarse generalmente en el emplazamiento del mismo centro principal, ya que la interconexión entre ambas direcciones, como veremos oportunamente, exige áreas considerables que no pueden estar disponibles en ese punto, o que, en el caso de que se pretenda crearlas, originarían operaciones urbanísticas de una importancia financiera tal que las tornarían irrealizables.

34. La solución generalmente adoptada es la de resolver esa intersección, sea por un anillo de vías expresas inmediatamente situadas alrededor del centro o por ubicación de la intersección en una posición tangencial a éste.

35. De acuerdo con lo establecido en los parágrafos 24 y 25 sea en el corte de estas autopistas con el anillo perimetral que separa la zona urbana de la suburbana o en la región de la propia intersección de las dos diametrales en proximidades del centro urbano fundamental y en el punto en que se halla ubicada la estación principal de combinación de la red de transportes colectivos, es que debe preverse el emplazamiento de

los *centros de tránsito regional metropolitano* con las respectivas estaciones ruteras.

36. Otro tipo de tránsito metropolitano de *carácter local*, sea entre los centros suburbano o entre éstos y la ciudad, se realiza sobre el restante conjunto de rutas principales radiales, que también acceden a los respectivos centros de tránsito regional.

37. Por las características de este tránsito local (menores recorridos, posibilidad de detenciones frecuentes, etc.) y fundamentalmente por la circunstancia recomendable de que estos centros suburbanos *no deben ser atravesados por las auto-pistas, aunque deben vincularse directamente con ellas*, este conjunto de vías radiales debe ser tratado separadamente del sistema de autopistas.

38. Para la vinculación de las radiales fundamentales de penetración se establece el *anillo de auto-pista de circunvalación*, ya mencionado en el parágrafo 12; y es en la zona de cruce de este anillo en donde se aconseja el emplazamiento de los centros de tránsito de larga distancia, tal como fué expresado en los parágrafos 26 y 27.

39. Los principios de carácter general que hemos expresado no traducen meras concepciones teóricas, sino que se deducen de la observación de la evolución de las ciudades existentes, lo que ha llevado a su confirmación en múltiples estudios para planes reguladores y de extensión en la época moderna; inclusive, estos principios se han venido aplicando en la reconstrucción de ciudades destruidas con motivo de conflictos bélicos, lo cual documentamos con diversos planos correspondientes a las ciudades mediterráneas del tipo de Roma, Londres, Milán y Munich (figuras 3, 4, 5 y 6).

Es interesante observar en algunos de estos diagramas las soluciones dadas a las intersecciones de las vías expresas en la zona del casco urbano, particularmente en el caso de Milán, en donde se ha ido a la creación de un nuevo centro de tránsito.



Fig. No. 3

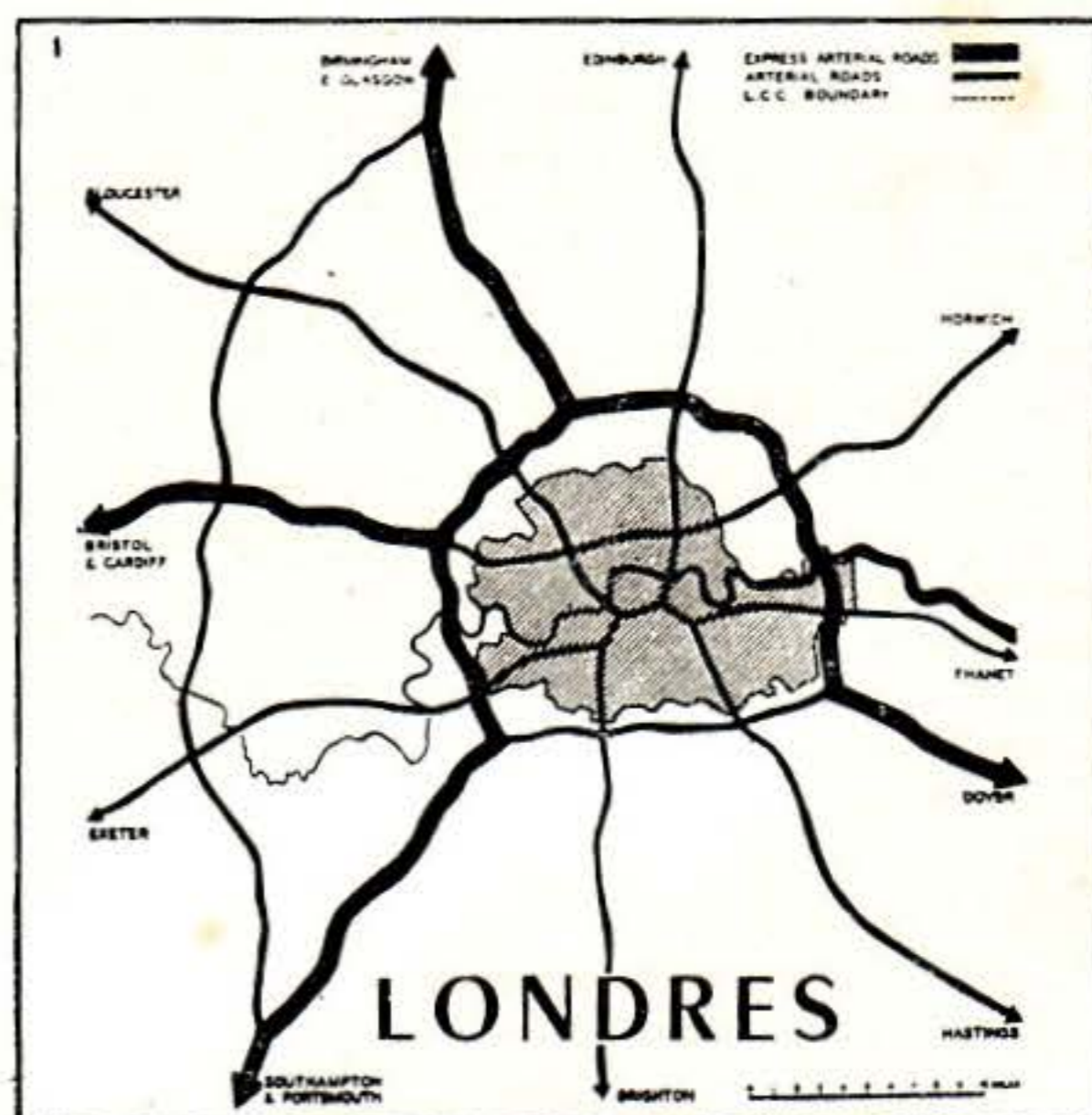


Fig. No. 4





Fig. No. 5

### B) Ciudades litorales

40. En el caso de una ciudad emplazada sobre un frente realmente marítimo o que pueda asimilarse a él por sus características, el esquema general de conexiones radiales fundamentales, que como ya habíamos expresado en el párrafo 32 afectaba la forma en X para las ciudades mediterráneas, se convierte por el hecho de faltar una de las direcciones de penetración, en una T con el lado transversal paralelo a la costa y el radial en una dirección aproximadamente octagonal con el anterior. Este conjunto se complementaría con el consabido sistema de autopistas de interconexión que, en este caso, quedaría reducido a un semicírculo.

41. Pero la observación del funcionamiento del tránsito de conexión de este tipo de aglomeraciones urbanas, particularmente en el caso de que ellas no alcancen la importancia máxima, sea por su población, su potencial económico o por características propias del transporte automotor, nos ha llevado a la articulación de una teoría que nos parece de aplicación general y que expondremos a continuación. (Véase figura 7.)

42. Considerando el frente marítimo orientado hacia el Sur, existe una división clara del tránsito en dos regiones: la *región litoral* extendida hacia el Este y el Oeste y la *región central* que ocupa el sector Norte, cuya bisectriz es aproximadamente normal a la costa.

43. Particularizándonos con la circulación en las regiones litorales que ocupan una faja de ancho variable pero que, en términos medios, podríamos fijar en los 50 kilómetros, es observable una distinta calidad de tránsito según que se considere la zona inmediatamente vecina a la costa o el resto de la región.

44. La *ribera marítima* presenta, en general, atractivos paisajísticos ocasionados por la presencia de playas, bosques, acantilados, ensenadas naturales, etc. que promueven un tipo particular de tránsito turístico más bien lento, que se apoya en trazados frecuentemente sinuosos recorridos con propósitos de distracción o descanso, dando origen su canalización a cauces característicos que constituyen las *ramblas costaneras* que han



Fig. No. 6

convertido en clásico el nombre de "corniches" o "riviéras", muchas veces escalonadas por razones topográficas en un conjunto de vías paralelas. Esto llevaría a la mente de todos nosotros el recuerdo de la "petite" "moyenne" y "grande corniche", que integran la esplendorosa "Costa Azul" francesa o la no menos espectacular "Riviera" italiana.

En una escala indudablemente menos desarrollada, pero no por eso desprovista de atractivos naturales que le dan particular belleza, debemos citar nuestra hermosa Rambla costanera que se extiende, con algunas discontinuidades, desde la capital por el litoral del Río de la Plata, hasta los confines oceánicos.

45. El resto de la movilización en estas regiones comprende: la *interconexión directa de los centros turísticos citados*, el *tránsito comercial* entre los puertos existentes y el de *carácter general* que vincula a las distintas aglomeraciones urbanas situadas en ellas. Estos tipos de circulación se reúnen preferiblemente en un nuevo cauce o conjunto de cauces paralelos a la costa, pero de alineaciones rectificadas para tránsito rápido que se convierten así en colectores fundamentales del tránsito de entrada a la metrópolis considerada.

46. El encauzamiento del tránsito costero turístico o portuario da origen a una primera vía de alta velocidad *vecina del frente marítimo* y que al penetrar en la ciudad se convierte en la *vía expresa diametral* que pasa cerca del centro principal formando el lado paralelo a la costa que integra el esquema en T citado en el párrafo 40.

47. El tránsito general del resto de los dos sectores de la región litoral se concentra, en cambio, en una segunda ruta fundamental *más alejada de la costa* y que en las proximidades del centro regional metropolitano sirve de enlace tangencial entre los sectores Este y Oeste, pasando, por lo tanto, algo más alejada del centro principal y aproximadamente en el límite de la zona suburbana.

48. El análisis del tránsito en el sector central de la región metropolitana, que se cumple sobre una serie de



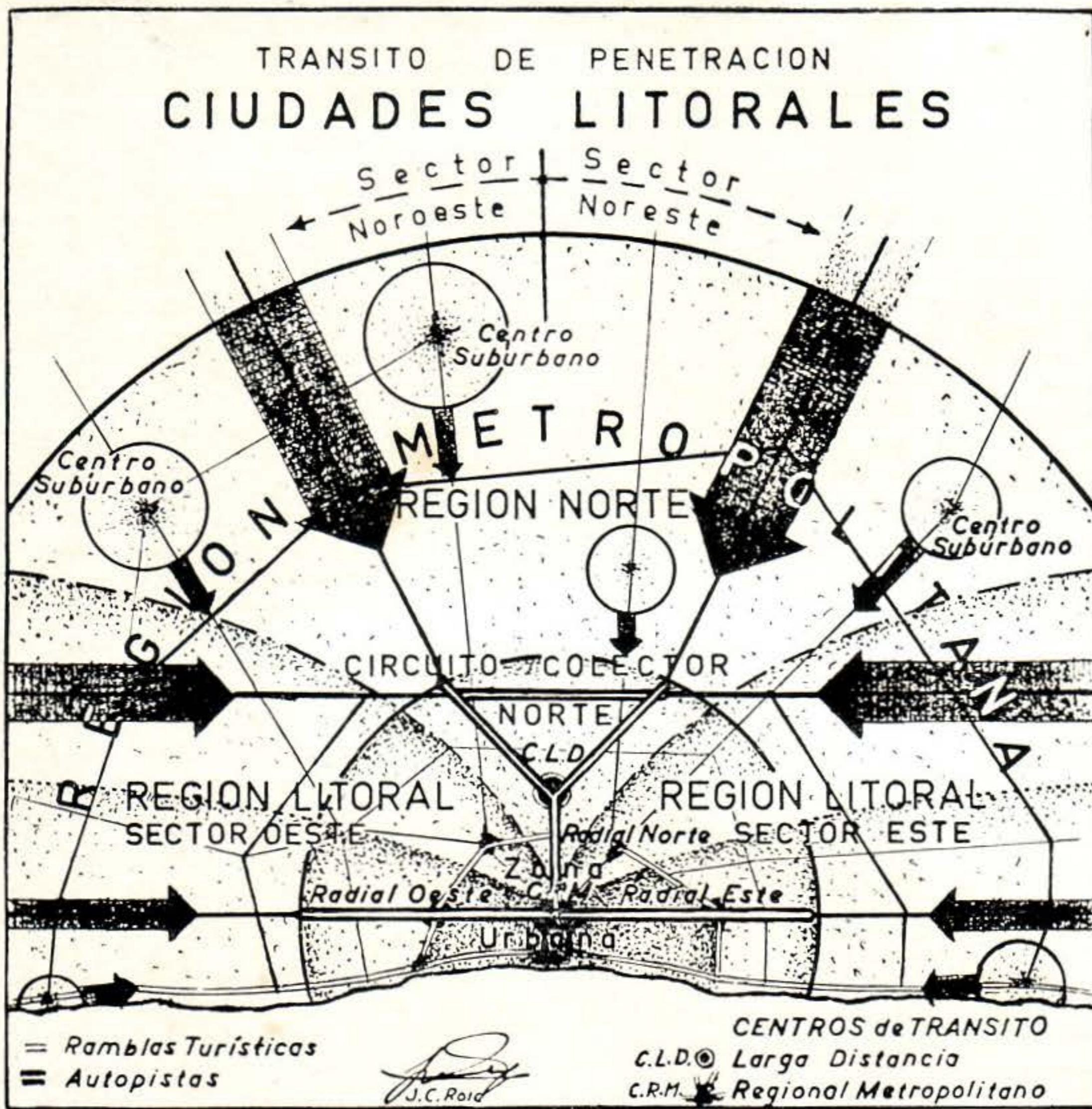


Fig. Nº 7

radiales convergentes al centro, permite mediante oportunos censos clasificar la importancia relativa de cada una de ellas; en general resulta, sin embargo, que la totalidad del sector Norte puede ser dividido en dos semisectores cuyos ejes se convertirían en el cauce natural de tránsito rápido que los conduciría al centro metropolitano mediante oportuno empalme con el eje radial perpendicular al litoral que forma la T de penetración en dicho centro.

49. El resultado de este conjunto de vías de penetración, tal como se muestra en la figura 7 indica que la T de ejes radiales se complementaría con un *circuito colector Norte*, de forma triangular, formado por las secciones de los dos ejes de este sector, conectadas por el tramo de la vía tangencial externa general de los dos sectores de la región litoral.

50. De lo expuesto se deduce, teniendo presente además los principios generales en cuanto a emplazamiento de las estaciones ruterías establecidas en los párrafos 24 y 25 que para el caso particular que estamos tratando de aglomeraciones urbanas importantes, pero no de máxima categoría, la *interconexión del tránsito regional metropolitano con el tránsito intra-urbano puede lograrse con una sola estación de combinación*,

que se ubicaría en el punto de intersección de la T de radiales de penetración en la zona del centro principal.

51. En cambio, el punto en que el anillo colector Norte secciona al eje perpendicular al frente marítimo, se convierte innegablemente en una zona inmejorable para la *interconexión del tránsito de larga distancia con el tránsito intraurbano*, lográndose, entonces, con una sola estación la vinculación entre ambos sistemas de transporte.

52. La solución propuesta no impide que en una etapa posterior se complemente el semicírculo de autopistas de circunvalación si el incremento del tránsito entre los dos ejes de cada sector litoral muestra que es necesario convertir las rutas principales que ya cumplen ese cometido en nuevas vías expresas; en tal oportunidad podrían también multiplicarse los centros de tránsito de larga distancia o regional metropolitano, llevándonos al esquema clásico general para las grandes aglomeraciones urbanas litorales.

53. La teoría general que hemos enunciado queda en muchos aspectos confirmada por estudios realizados en distintas ciudades; tal es, por ejemplo, lo que muestra en los planos de Chicago, Filadelfia y Barcelona (véase figs. 8, 9 y 10), y que lo mismo se podría comprobar



en ciudades como Detroit, Marsella, Cleveland, Buenos Aires, etc.

En el capítulo siguiente veremos también que la solución propuesta es totalmente aplicable a Montevideo.

## VI

### *Sistemas de auto-pistas urbanas propuestas para Montevideo*

54. En el conjunto de elementos disponibles se observa que entre las avenidas fundamentales de nuestra capital, en la zona que interesa, existe un *eje perpendicular al frente marítimo* que es el tramo de Bvar. Artigas orientado hacia el Norte y que, además, la prolongación ya resuelta del mismo hasta la *confluencia de los dos ejes* formada por el Bvar. Propios y la Avda. General Flores, constituyen un *esquema en Y* que reproduce exactamente una parte del diagrama general teórico de auto-pistas que hemos elaborado.

55. Mediante la conexión de las dos ramas divergentes de este esquema con la Avda. Aparicio Saravia (alternativamente el Camino Casavalle que les es paralelo) se cerraría un anillo que integraría el *circuito colector Norte de auto-pistas*, de la teoría enunciada.

56. Entre los trabajos y estudios en trámite en el organismo municipal, la construcción de la proyectada auto-pista Avda. Italia-Avda. La Paz recientemente resuelta, reproduciría el *eje diametral paralelo a la costa* que integra la parte del esquema en T de vías de penetración.

57. Para complementar este sistema de auto-pistas de conexión de nuestra capital con el resto del país, hemos tenido presente el *conjunto de rutas departamentales* aprobado en principio desde hace años por nuestro Municipio, y que constituirían otras tantas *vías de alimentación*.

Este *conjunto de auto-pistas y rutas de alimentación* vincularía el centro de tránsito regional metropolitano que se ubicaría en la intersección de Avda. Italia y

Bvar. Artigas y el centro de tránsito de larga distancia en el cruce de General Flores, Propios y Bvar. Artigas, en los que se emplazarían las estaciones terminales destinadas a este servicio, de acuerdo con los principios establecidos en el Capítulo IV, todo lo cual se muestra en el *diagrama general* de la figura 11.

58. El funcionamiento de estas vías de alimentación y sus respectivos sectores de influencia, con los valores del tránsito vehicular deducidos de censos realizados por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas entre los meses de noviembre 1954 - febrero 1955, se detalla como sigue:

*Ruta N° 1 Colectora general del tránsito regional litoral Oeste*, (véase figura 12), que entraría al centro principal utilizando la parte de la Ruta Departamental N° 2, comprendida entre Avda. Simón Martínez y la continuación de Bvar. Propios para tomar luego por éste hasta Coronel Raíz, en donde entraría al sistema de auto-pistas. Para el pasaje tangencial y conexión con las otras rutas alimentadoras, se continuaría por la Ruta Departamental N° 2 proyectada hasta Avda. Aparicio Saravia (entronque con las Rutas 5 y 8) existiendo además otros dos enlaces, uno de ellos con el extremo de la auto-pista radial Oeste por Avda. Simón Martínez y Rambla Sud América y otro con un punto de la auto-pista radial Este por utilización de un tramo de la proyectada Ruta Departamental 1.

*Ruta N: 5. Colectora del Sector Noroeste de la región central* (véase figura 13). Entraría al sistema por la Avda. Aparicio Saravia hasta la confluencia con Coronel Raíz, desde la cual tendría acceso por las auto-pistas previstas al centro principal, o podría interconectarse con las demás rutas utilizando el circuito Norte y las partes ya citadas de las rutas departamentales Nros. 1 y 2.

*Rutas Nros. 6, 7 y 8. Colectoras del sector Noreste* (véase figura 14). Tienen un punto de confluencia aproximada en el vértice del circuito colector Norte, formado por las Avenidas Gral. Flores y Aparicio Saravia, desde cuya intersección pueden llegar a los cen-



Fig. No. 8

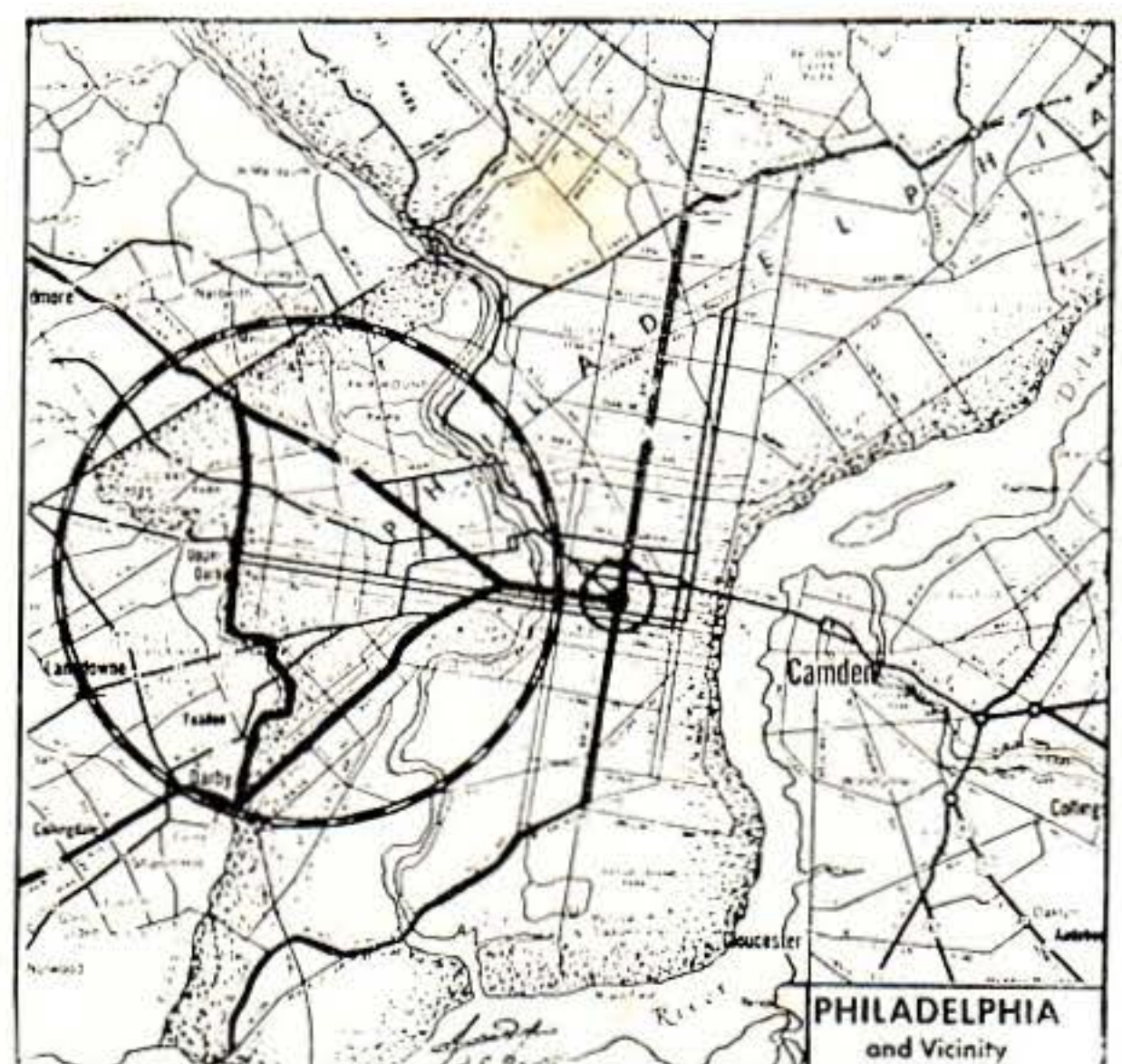


Fig. No. 9



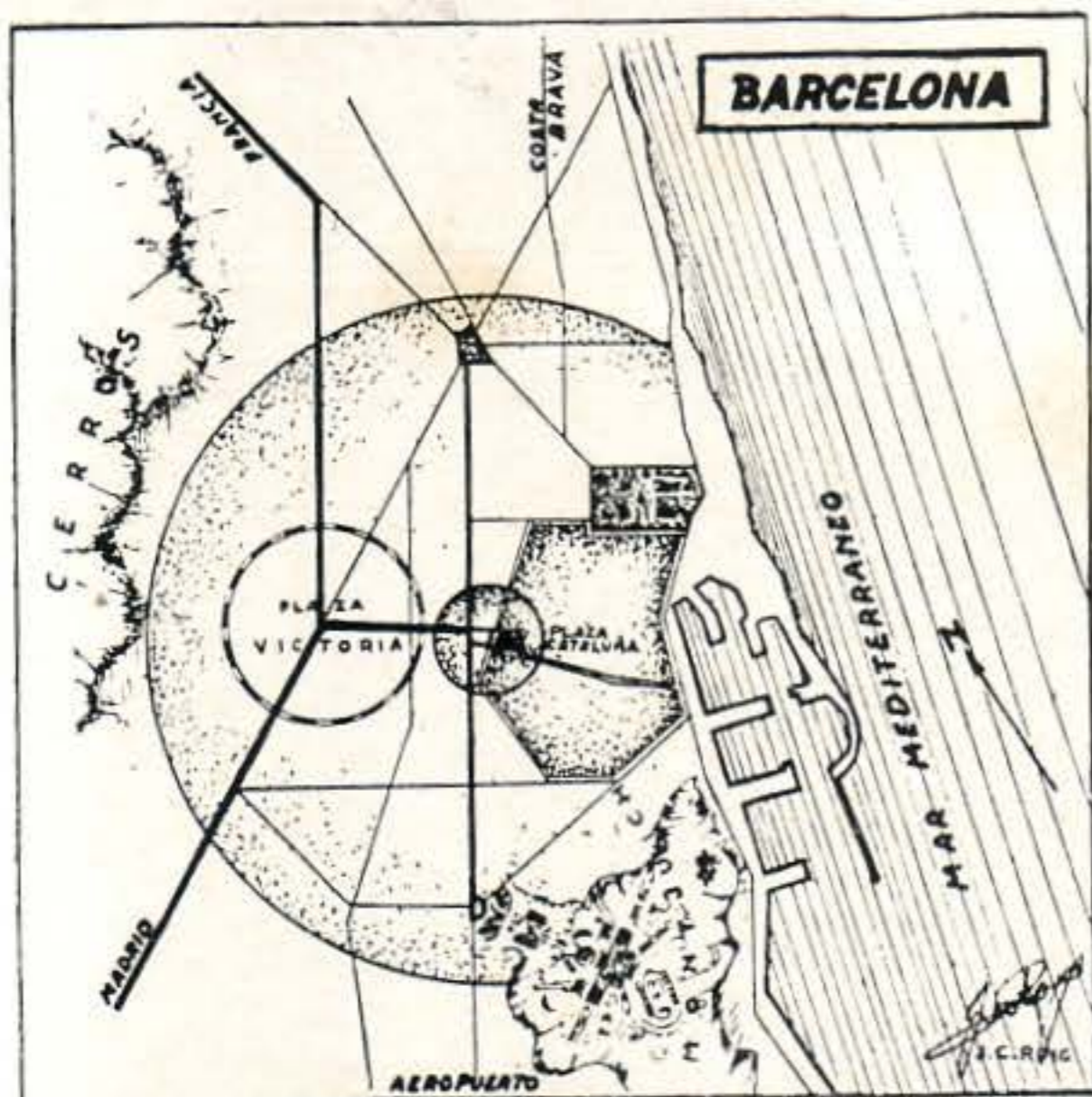


Fig. No. 10



Fig. No. 11

tros urbanos o interconectarse con las otras rutas, utilizando también las vías departamentales 1 y 2. A la ruta 8 se une la N<sup>o</sup> 9 que le adiciona el tránsito general de la región litoral Este.

**Ruta N<sup>o</sup> 10.** Carretera Interbalnearia colectora de la región litoral Este sector costero, (véase figura 15), que entra a los centros principales por las tres auto-pistas radiales y con el empleo de la rama transversal del circuito colector Norte o de las Rutas Departamentales 1 y 2 se interconecta con las demás rutas de alimentación.

59. Un problema directamente vinculado con este sistema de tránsito de penetración a la capital, es el de la solución a adoptar para la entrada del tránsito del sector Noroeste de la región central, que se cumple por la actual Ruta N<sup>o</sup> 5 y su prolongación por la Avda. Gral. y Eugenio Garzón.

El gráfico respectivo (figura 13) muestra que la intensidad del tránsito es en esta ruta la máxima registrada, circunstancia que presumiblemente se mantendrá e inclusive, podrá agravarse en el futuro, por cuyo motivo consideramos que debiera pensarse en la construcción de un nuevo acceso transformable en autopista, en un plazo más o menos breve.

Esta nueva entrada podría situarse en la zona indicada en trazos punteados en todos los diagramas presentados y que correspondería, aproximadamente, a la prolongación en dirección Norte del actual Camino Coronel Raíz.

Se cumplirán en tal forma, las condiciones generales para el emplazamiento de auto-pistas con respecto a los centros poblados que han sido mencionadas en el párrafo 37.

## VII

### Características generales de las auto-pistas proyectadas

60. Las características generales de una *auto-pista expresa* son las siguientes:

**Calzadas.** Dobles, con un total de 4, 6 y hasta 8 sendas de circulación separadas por un obstáculo continuo generalmente constituido por un espacio enjardinado.

**Cruces.** A distinto nivel con las otras vías de circulación en forma de pasajes inferiores o elevados, de acuerdo con las condiciones topográfica de la zona. La conexión entre las dos vías se realiza por sendas de aceleración previstas en la auto-pista para salir o entrar a ellas desde la otra arteria que la corta.

**Accesos directos.** Limitados en su número con espaciamientos de un orden medio de 10 kilómetros en

**L. P-GAS AUTRAN, S. A.**  
INSTALACIONES Y SUMINISTRO DE GAS EMBOTELLADO



M-5773

A-3993

SISTEMAS CON METROS CONTADORES PARA CASAS DE APARTAMENTOS.

Cilindros de: 100-60-40 lbs.

Cuba 62 • (Frente al Anfiteatro)



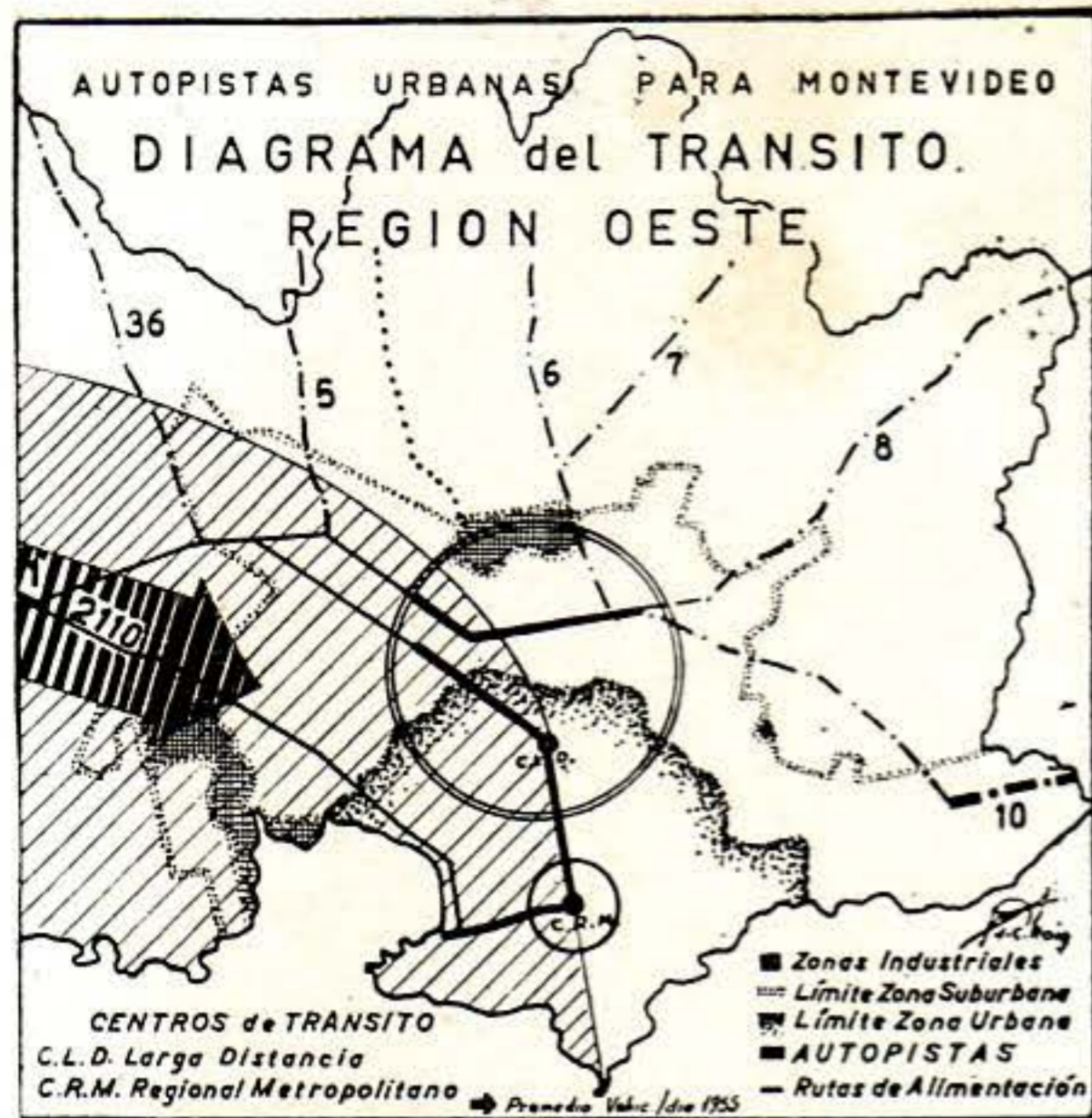


Fig. No. 12

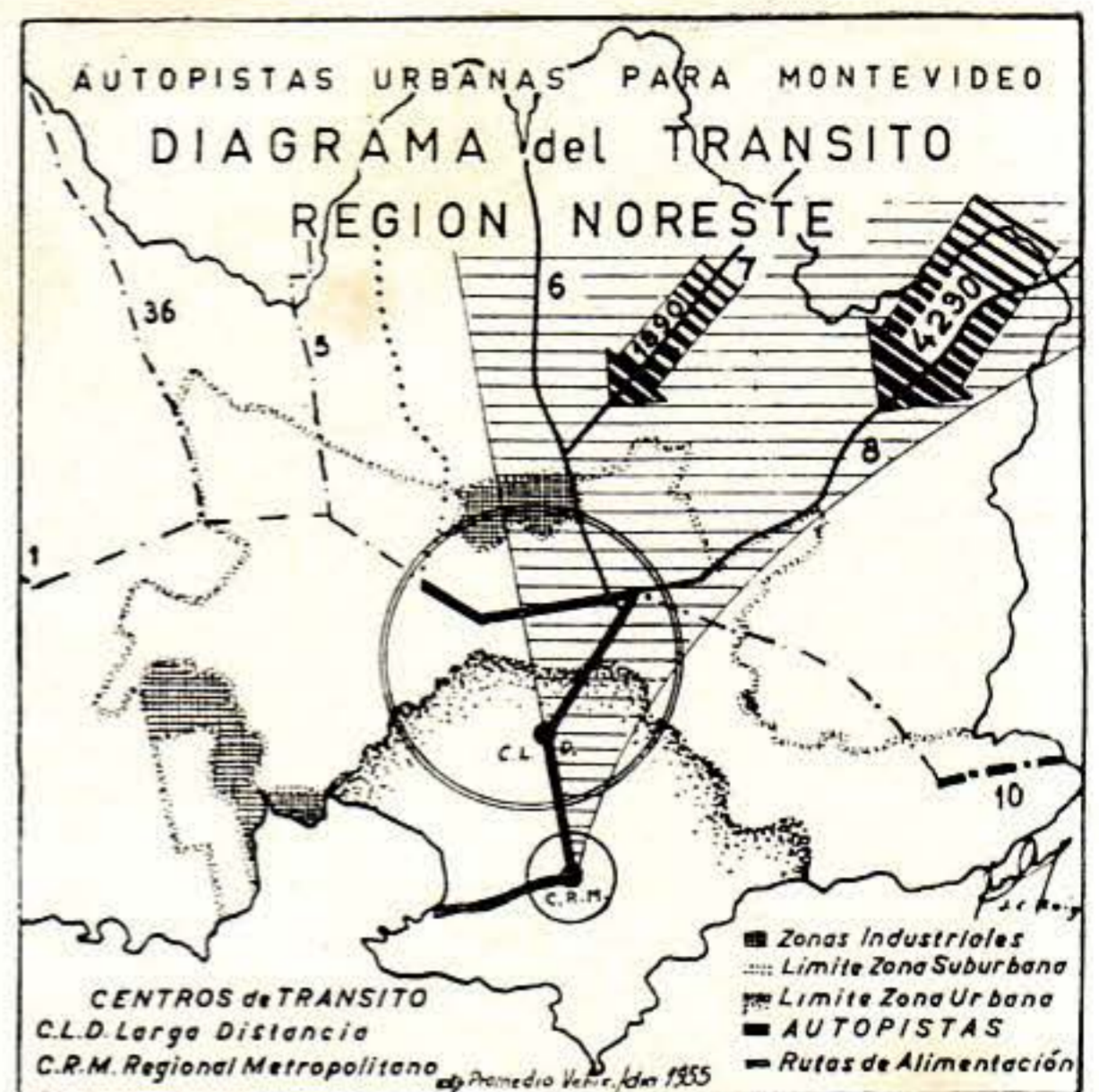


Fig. No. 13

zonas rurales y unos 50.000 habitantes en las áreas urbanas y suburbanas.

*Calles laterales.* En zonas urbanas y para el servicio local de los distritos vecinos a las auto-pistas deberán preverse calzadas de servicio separadas por un obstáculo continuo de las sendas de circulación rápida.

61. La construcción de estas modernas vías expresas en la primera época de su aparición, que se registró en Italia alrededor del año 1924 (Autopista Milán-Lagos), quedó limitada a las zonas rurales; pero en los últimos tiempos ha pasado a integrar el sistema de arterias fundamentales componentes de la red vial urbana, desarrollándose en una forma verdaderamente espectacular en las ciudades norteamericanas con el ejemplo

clásico de Los Angeles, Chicago, San Francisco, Cleveland y Nueva York (figura 16).

En el ambiente sudamericano son bien conocidas la Avenida de circunvalación General Paz y mostramos también una ilustración referente a una espectacular realización en Caracas (figura 17).

62. Estos antecedentes y las dimensiones del perfil transversal necesario para cumplir con las características expresadas en el parágrafo 60, especialmente en cuanto al dimensionado de las calzadas, han sido tomados de base para determinar las normas aplicables en nuestra capital. Un elemento fundamental a tener en cuenta es que el ancho de las sendas circulatorias en las pistas centrales es del orden de m. 3,50.

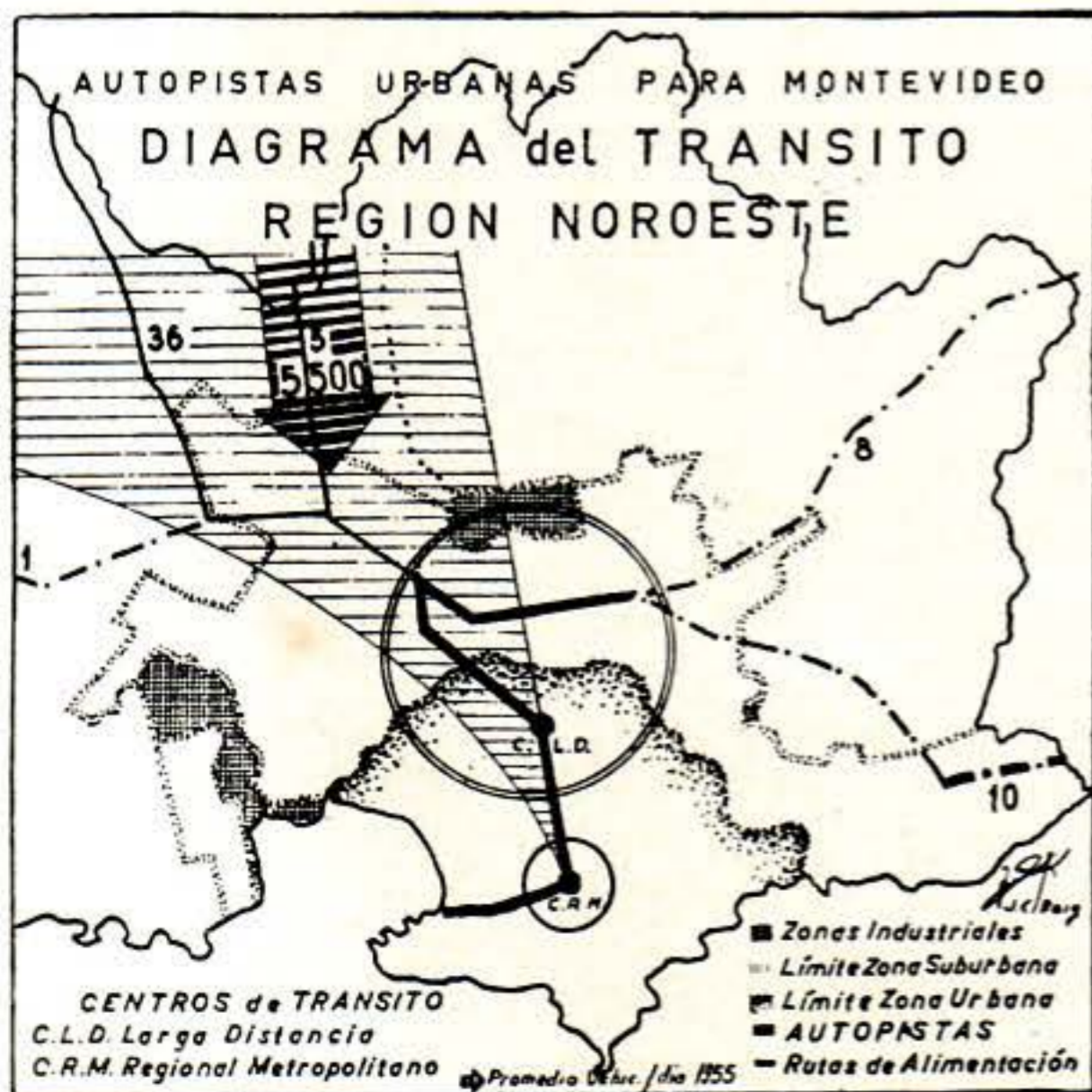


Fig. No. 14



Fig. No. 15





Fig. No. 16



Fig. No. 19

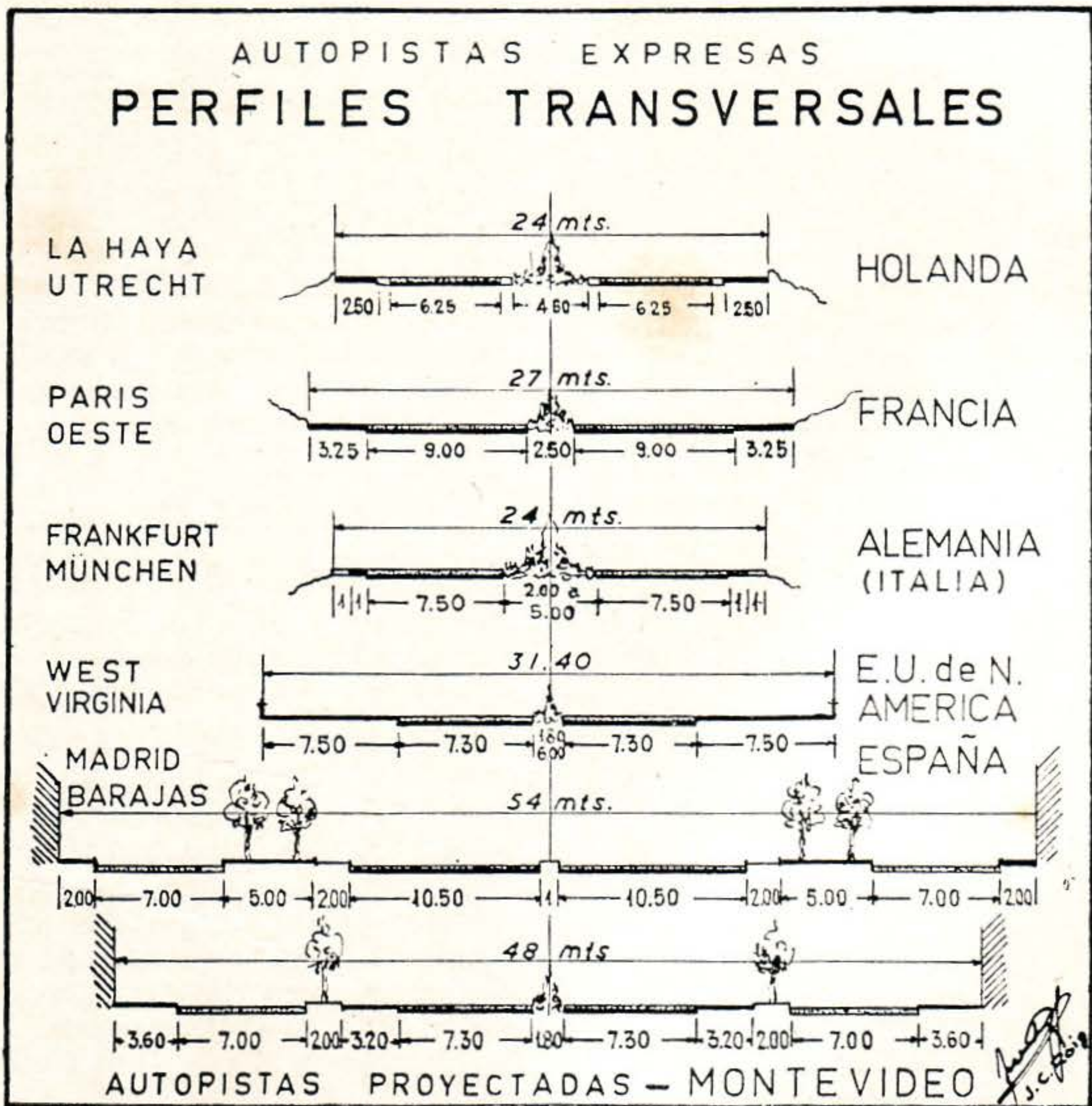


Fig. No 18



63. En la lámina 18 se incluyen algunas *secciones transversales* de auto-pistas construídas en diversos países, destacándose por su amplitud la que da entrada a la ciudad de Madrid desde el Aeropuerto internacional de Barajas, que tiene un ancho total de 54 metros entre líneas de edificación, lo cual está indudablemente determinado por la presencia de las calles laterales de servicio a ambos lados del perfil.

64. En el proyecto previsto para Montevideo, los trazados coinciden, en general, con avenidas de ancho total actual entre límites de propiedad situados en los 40 metros; adicionando a esta dimensión los dos retiros correspondientes a las servidumbres "non edificandi", se obtiene un total de 48 metros en los cuales, como puede observarse en la figura 18, caben auto-pistas con dos calzadas centrales de m. 10,50 (2 sendas pavimentadas con m. 7,30 más una senda para entrada, salida o detenciones accidentales de m. 3,20) y además una calle lateral con calzada de 7 metros a ambos lados del perfil.

65. La dimensión total de 48 metros establecida, podrá ampliarse en aquellas zonas menos pobladas donde las disponibilidades de áreas favorecerá, inclusive, la

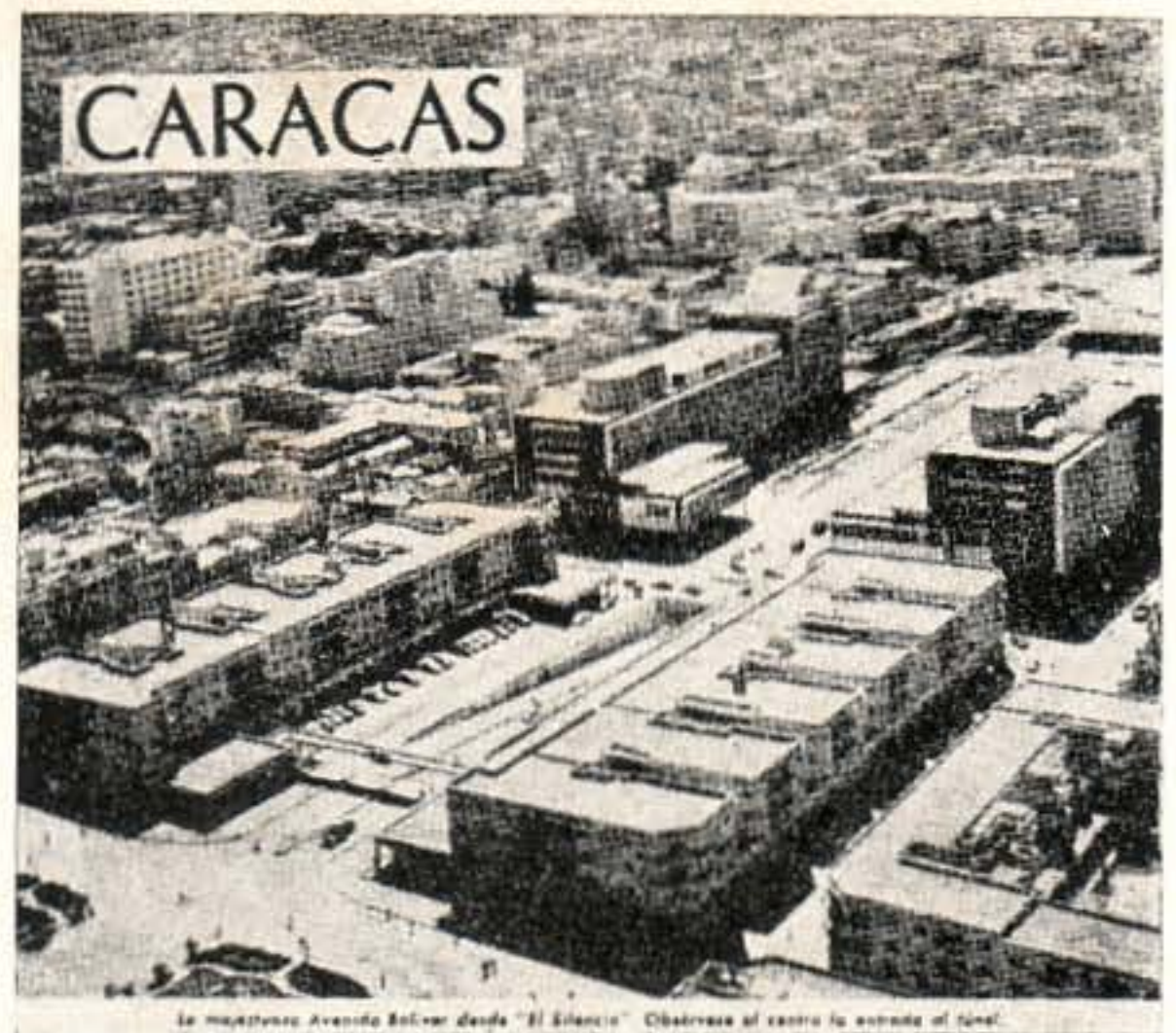


Fig. No. 17

previsión de espacios verdes que contornearán las auto-pistas, contribuyendo a darles el carácter de un *vía parque* que tan frecuente tienen en otros ambientes.

En conjunto esta solución que proponemos, facilitará también la financiación y la más rápida ejecución de las obras, porque en general el dinero a invertir, se empleará directamente en calzadas y no en expropiaciones, como sería el caso si se pensara en emplazar las auto-pistas en lugares no libres o de propiedad privada.

66. Considerando ahora el aspecto relacionado con el perfil longitudinal del trazado, especialmente en las zonas urbanas densas, es una solución interesante para estos casos la de construir las auto-pistas en forma de viaductos sobrepuestos a las vías existentes.

67. Finalmente, el problema de los cruces con otras vías, que debería resolverse desde el primer momento dentro del centro principal urbano, admitiría una postergación para una segunda etapa en las zonas suburbanas en donde la menor intensidad del tránsito de atravesamiento permitiría solucionar el problema con oportunas señalizaciones de preferencia para la auto-vía. Indudablemente que para este último caso la rasante longitudinal debe ser prevista en forma que en momento oportuno puedan ejecutarse las obras de enlace correspondientes al cruzamiento sin repercutir desfavorablemente en las construcciones ya realizadas.

Un esquema de cómo podría encararse un cruzamiento en uno de los nudos del circuito colector Norte, se muestra en la figura N° 19.

71. El sistema de auto-pistas que proponemos para nuestra capital, constituye por cierto un proyecto en sus lineamientos generales; múltiples detalles del trazado en cuanto a las alineaciones, niveles, cruces y equipamiento general de estas vías expresas deberán ser motivo de estudios minuciosos y completos por los equipos técnicos municipales, para el caso de que él sea aprobado.

10760

## Nueva Industria para la Construcción

CIA. CUBANA

PRIMADERA

■ La planta que esta nueva Compañía está construyendo en la provincia de Camagüey comenzará a producir en el presente año, poniendo a disposición de los señores arquitectos, ingenieros y contratistas una extensa línea de materiales de excepcional calidad, indispensables en la construcción.

Tableros para Encofrado

Tableros de Aislamiento y Acústicos

Losas, Paneles Decorativos

OFICINA:
Cuba 64 - Telf. A-7610 - Habana



# ¡YA TENEMOS TODO LO QUE USTED NECESITA PARA SU COCINA MODERNA!

Westinghouse

American Kitchens

Magic Chef



VISITE la formidable exposición de cocinas completas de la CIA. ELECTRIC DE CUBA, en Galiano 408.



ESCRIBA O LLAME POR TELEFONO a nuestro Departamento de Ventas y le enviaremos un folleto en colores con amplitud de detalles para que usted escoja la COCINA de su gusto.



Al incorporarse los equipos de fregaderos y muebles de acero de la AMERICAN KITCHENS a las acreditadas marcas de productos WESTINGHOUSE y Cocinas MAGIC CHEF, ahora podemos brindarle un PLANEAMIENTO COMPLETO para su cocina.

Si Ud. va a fabricar o necesita modernizar su cocina actual, obtenga GRATIS un planeamiento individual de acuerdo con sus requerimientos, diseñado especialmente para Ud. por los ingenieros de AMERICAN KITCHENS en los Estados Unidos.

Este es un servicio exclusivo de AMERICAN KITCHENS que representará comodidad, economía y satisfacción para Ud.

Vea en nuestra exposición todo lo linda y practica que resulta una cocina funcional y moderna, con muebles, fregaderos, repisas, mesas-bar, carros de servicio de acero con duración de por vida de la AMERICAN KITCHENS, refrigerador, calentador, lavadora y congelador WESTINGHOUSE y una magnífica cocina de gas de la acreditada marca MAGIC CHEF.

Aproveche la comodidad de poder adquirir en nuestro Salón de Ventas todos los artículos que Ud. necesite, desde el más sencillo hasta una cocina completa montada a todo lujo, y diseñada especialmente para Ud., para que sea uno de los lugares más agradables de su casa. ¡Esperamos su visita!

## Cía. Electric de Cuba

Distribuidores WESTINGHOUSE... ¡la marca de garantía!  
OFICINAS GENERALES Pedrosa y Consejera Arango, Cerro, Telf. U0-8066  
EXHIBICION Y VENTAS Galiano 408, La Habana, Teléfono M.7911

AGENCIAS AUTORIZADAS EN TODA LA REPUBLICA

### UTILES Y ECONOMICOS ACCESORIOS DE AMERICAN KITCHENS



Económico fregadero de acero.



Carro de servicio.



Repisa auxiliar.



Repisa de pared

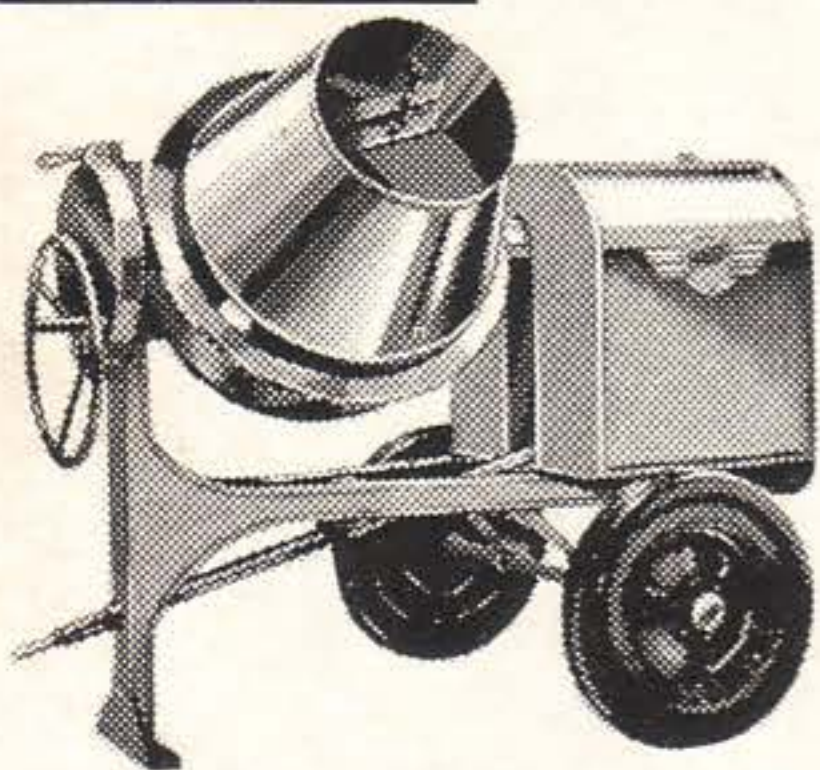
SINTONICE: EL PROGRAMA "AMAR ES VIVIR", TODOS LOS JUEVES A LAS 10:00 P.M. POR CMQ-TV



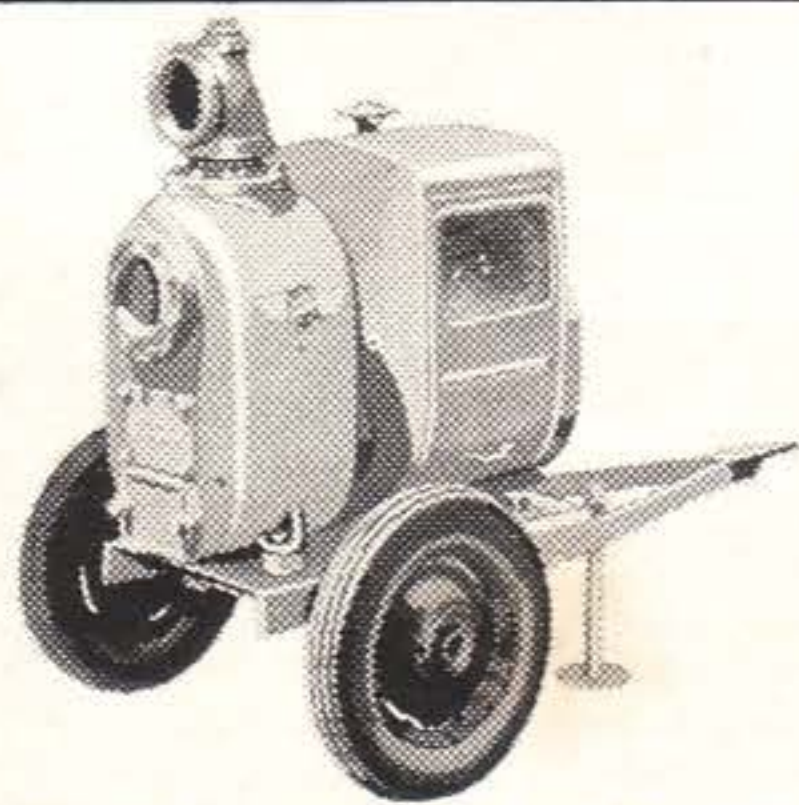
# ZALDO Y MARTINEZ, S. A.

*Su mejor proveedor en equipos para la construcción*

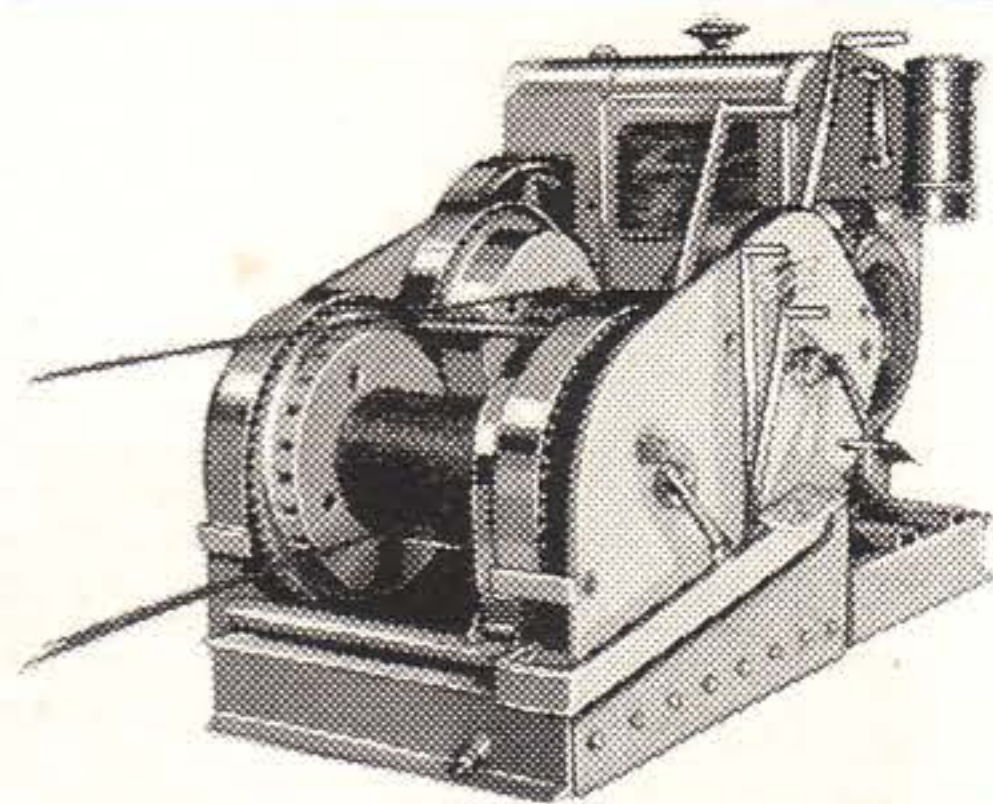
*Essick*



**CONCRETERAS BASCULANTES:**  
Desde 3½ hasta 9 pies cúbicos.



**BOMBAS AUTOCEBANTES:**  
De 5,000 a 200,000 GPH. De 1½ a 10 pulgadas de descarga.

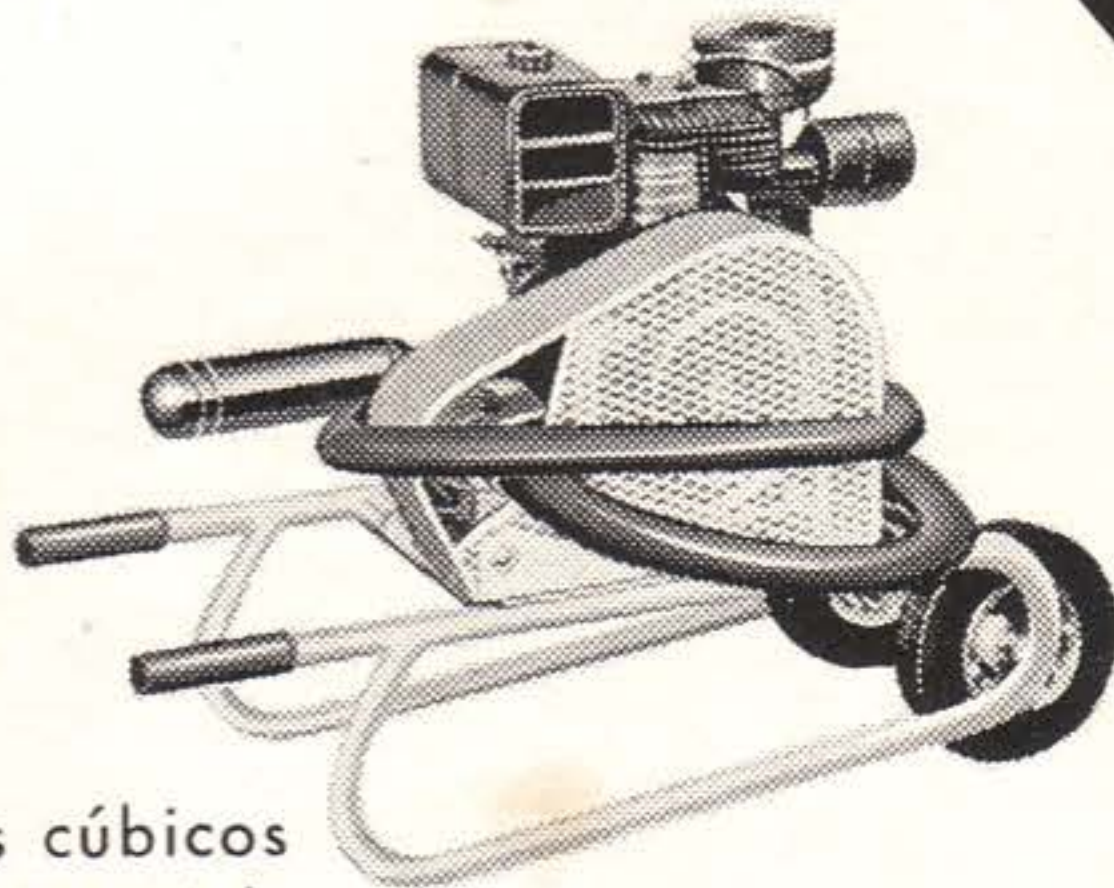


**WINCHES:** Desde 1,500 a 5,000 lbs. Con motor de 9 a 30 HP., de gasolina o diesel.

*Whiteman*

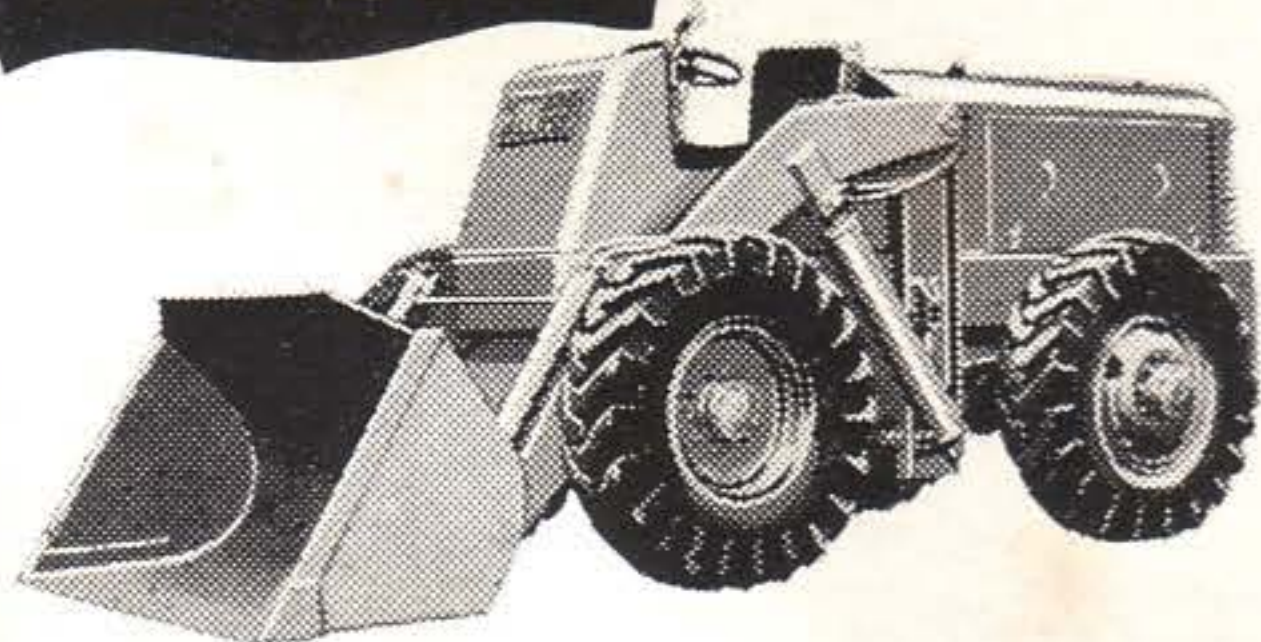


Volquetas de 13 pies cúbicos para concreto y otros materiales.



Vibradores para concreto; eléctricos, neumáticos y con motor de gasolina.

**PETTIBONE**



Cargadores frontales desde ¼ hasta 2½ yardas cúbicas.

*En cualquier lugar de la Isla nuestros Ingenieros atenderán su solicitud*

**ZALDO Y MARTINEZ, S. A.**

Zanja y Hospital. Teléfonos UO-9336-37-38. Habana.

**T. L. SMITH**

Concreteiras móviles de 6, 11 y 16 pies cúbicos.





# EL PRIMER CONGRESO NACIONAL DE PLANIFICACION

## LA PLANIFICACION, PARTICIPANTES, MALENTENDIDOS COMUNES, EL PROCESO PLANIFICADOR

Por el Arq. y Planificador EDUARDO MONTOULIEU

**Y**O pienso que este Congreso, y perdóneseme la presunción, ha de tener mucha trascendencia, y digo esto, porque si de él no logramos más que aclarar ciertos conceptos fundamentales, mucho habremos hecho. Al través de unos 40 años de esfuerzos por alguna planificación persisten todavía ciertos conceptos erróneos y peligrosos. Desde que pioneros como el Arq. Pedro Martínez Inclán y el Ing. Enrique Montoulieu comenzaron sus esfuerzos, a través de los de varios individuos aislados que más tarde continuaron clamando en el desierto, durante el período más reciente en que algunas instituciones profesionales recogen y hacen suyos estos clamores y últimamente cuando ya parecen cristalizar en realidad tan largas y continuadas ansias al crearse la Ley Nacional de Planificación, durante todo este largo proceso, la verdadera Planificación no ha sido totalmente comprendida o evaluada. Es más, se mixtifican sus fines, se aplican superficialmente algunos de sus métodos y se pregonan sus méritos por muchos que ahora sí se han unido al carro a última hora, justificable gesto por la supervivencia que no sorprendería, si fuera sincero y comprendiera el propósito de aprender y colaborar con la genuina autolimitación que les corresponde.

La Planificación, por supuesto, ha sufrido transformaciones lógicas al decursar de los tiempos, hasta cierto punto, pues, no debe sorprendernos que en el pasado muchos hayan enfatizado más su preocupación por la "ciudad bella" o que hayan limitado sus alcances al perímetro urbano y dentro de éste consideran sólo el tránsito como fundamental. Tan limitados conceptos, sin embargo, no deben subsistir hoy en día, y es nuestro deber contribuir a aclararlos.

El hecho cierto es que todavía y no sólo los profanos en la materia sino la opinión pública en general, muchos profesionales y las autoridades oficiales también incurran en lamentables errores sobre cuestiones importantísimas y elementales a la vez. ¿Qué es la Planificación?

¿Quiénes toman parte en ella?

¿Qué se pretende con ella?

¿Cómo se puede y debe lograr esto en Cuba?

¿Qué papel nos corresponde a cada uno en este

proceso? (distintos profesionales, fuerzas vivas, simples ciudadanos).

Claro que muchos de los errores de interpretación o confusiones a que me he venido refiriendo no podemos aspirar a rectificarlos sino a través de un largo Proceso de Educación en Planificación y este Congreso constituye un pequeño esfuerzo al respecto solamente. En realidad, países que están muy adelantados en comparación con nosotros en cuanto a esta deficiencia, vienen desde hace años prestando atención al problema, asunto que ha merecido la atención coordinada de la profesión, las autoridades nacionales y locales y los grupos de ciudadanos más conscientes organizados al efecto. Así existen esfuerzos y realidades felices para el concepto de la planificación llevar a la mente del niño de kindergarten, o de la escuela primaria y secundaria, de acuerdo, por supuesto con sus edades y limitaciones (Olga Adams y Reginald R. Isaacs: "Children and the City": Chicago's Wacker Manual, etc.) A otros niveles mentales son numerosísimos y constantes los esfuerzos de este tipo y más tarde hablaremos más en detalle sobre ello. Asimismo, organizaciones profesionales de Planificadores como la American Society of Planning Officials, American Institute of Planners, American Civic and Planning Association y, por supuesto, todas las facultades de Planificación de numerosas universidades vienen trabajando para aclarar los principios, Métodos y Logros de la Planificación. Cuba ha tenido muy notables esfuerzos, si bien producto de aisladas y esporádicas ansias de rectificación y, si el tiempo lo permite, hablaremos sobre ellos como en justicia merece su historia.

Pues bien, ¿cuáles son algunos de los errores a que me he venido refiriendo? ¿Cómo se ha mistificado o distorsionado la Planificación? ¿Cómo piensan muchos al respecto?

En general, podemos decir que no hay palabra que haya sido más manoseada, mal comprendida—explorada si se quiere—(con la excepción tal vez del nombre y de los ideales de nuestro reverenciado y maltratado Apóstol José Martí), no hay término, no hay concepto que haya sido tan mal utilizado, tan insinceramente capitalizado como el de la pobre Planificación...

El hombre de la calle, el hombre promedio, cuando



oye hablar de "planificación" forma de inmediato un retrato mental de uno o varios planos. Planificación se deriva, suena, tiene conexión con "planos"; ve en seguida un elaborado e inútil juego de planes como producto final de algún departamento oficial: municipal provincial o nacional, no los entiende, no se les explican y pronto se olvida de ellos. Para muchos profesionales y de este pecado no están exentas las profesiones del campo del diseño o proyecto: arquitectos e ingenieros—el escuchar la palabra "planificación" los trae a imaginación bellos sueños de la ciudad bella según su muy particular criterio, prejuicios o anacronismos. A lo más, asocian el término con lo dibujado en planos que corregirán mágicamente tal o cual deficiencia funcional de la ciudad: del tránsito, de la escasez de áreas libres y verdes, de las pocas viviendas, de repartos mejor trazados, etc., etc. Más allá, nos encontramos con otra interpretación de la palabra "Planificación": para muchos miembros de la administración pública o gobierno y para algunas figuras de la política, generalmente, este término adquiere un torvo y peligroso significado. De origen oscuro y misterioso, este término entraña para muchos de ellos—aunque hay sus excepciones—un método amenazador que ciertas profesiones han elaborado con el único fin de restringir el patronazgo político y las posibilidades de un ilimitado gasto público para tal o cual zona de la nación. Tan antipatriótica actividad es la principal que tales señores acreditan a las mencionadas profesiones—profesiones que sólo conciben capacitadas para "dibujar bonito" o "calcular económicamente" los edificios públicos, los puentes y carreteras que ellos ya arbitrariamente concibieron y distribuyeron a capricho propio o complaciendo los de determinados intereses particulares... Para otros, digamos las clases más desposeídas o menos privilegiadas de la sociedad ya sean urbanas o rurales—el mentar la palabra "planificación" suele traer a mente un bello cuadro de ansiadas, pero lejanas bienandanzas. Aunque tan rosadas posibilidades no se ven todo claras y sus ventajas reales todavía luzcan algo nebulosas, a todos agrada soñar con mejores condiciones de vida y trabajo—mayores ingresos económicos, más estables condiciones de tenencia de la tierra, aumento de las fuentes de empleo, etc., etc. Tal vez sea ésta la interpretación que más se acerca si no a la esencia misma del proceso planificador y en el limitado campo de los resultados finales, a una correcta interpretación del término.

Existen, por supuesto, muchas otras interpretaciones que podríamos mencionar: algunas mal enfocadas y otras limitadas a la visión (o miopía) de cada individuo, clase o sector de la sociedad que sólo se preocupa por el bache que está frente a su casa y no se preocupa por los que molestan frente a la casa de su vecino... Pero, en todo caso, bien sea que los principios y frutos de la Planificación son mal entendidos, bien sea que se les entienda o se oponga uno más o menos caprichosamente a sus métodos y normas disciplinarias o bien sea porque, se tergiversen sus propósitos, lo que no se puede negar es que no se ha hurgado a fondo en su verdadera razón de ser, se pretende entenderla y utilizarla, pero todavía no estamos convencidos de porqué y para qué lo hacemos.

Ya mencioné anteriormente cómo esto implica un largo y continuo proceso educacional y sobre cómo en otros países ya hay experiencias hasta al nivel del kindergarten. Pues bien, en Cuba, los planes de estudio

universitarios sólo recientemente han atacado este problema y ello se ha podido hacer dentro de los alcances y enfoques limitados a una sola carrera: Arquitectura.

Además, otros importantes factores contribuyen al confusiónismo existente en nuestro medio: así la opinión pública generalmente acepta tácita y pasivamente la superposición y duplicidad de actividades de algunos departamentos u organismos oficiales que supuestamente llevan a cabo algún tipo de "planificación"—así al menos se le da a entender—y cada vez se hace más difícil distinguir entre la pseudo y la verdadera Planificación.

Contribuye notablemente a complicar el cuadro la pugna estéril y egocísta que ha existido entre aquellas dos profesiones (arquitectos e ingenieros) que más han contribuido en nuestro medio a canalizar el interés público y oficial hacia la Planificación. Las inútiles y a menudo infantiles discusiones sobre quienes son los planificadores, quienes hacen qué cosa dentro de la planificación, quien tiene el papel preponderante o director, etc., etc., contribuyen a la confusión imperante y son, en realidad, detrimentales a la dignidad y responsabilidad social de ambas profesiones tanto o más que a la propia Planificación, que las abarca y debe coordinar a ambas.

No es menos cierto también que dicha pugna que en momentos parece haberse convertido en una repartición del complejo proceso planificador entre ambas profesiones mencionadas—ha contribuido a ahuyentar a las otras meritisimas profesiones que son vitales en el trabajo de equipo que es, en realidad, la Planificación—. Cuando arquitectos e ingenieros se acusan mutuamente de usurpadores en este campo, cuando, a lo más, unos u otros condescienden a ceder una u otra faceta de la actividad planificadora al campo opuesto, no es extraño que se inhiban-faltos de estímulo para participar los economistas, los sociólogos, los geógrafos, los trabajadores sociales, los abogados, los expertos en administración pública, etc., etc. Así queda desvirtuada, por un falso y superficial enfoque de algunos, la esencia misma del proceso planificador que podrá fracasar de persistir el criterio privativo mencionado. Si bien es cierto que últimamente de boca al menos—se viene diciendo que la planificación es obra, es "trabajo de Equipo", creo justo señalar que, en el fondo, todavía no se cree en esto sinceramente—o, al menos, no se practica con el honrado autoreconocimiento de limitaciones que ambas profesiones deben practicar en beneficio del trabajo colaborativo. Mientras no estemos convencidos a plenitud de la necesaria contribución de *todas las profesiones* mencionadas—y de tantas otras de valiosísimo aporte—no tendremos, en verdad, Planificación.

Yo entiendo la Planificación como "un proceso de pensamiento, un método de trabajo y un medio para propiciar que el Hombre ponga su inteligencia y sus potencialidades al mejor uso posible para beneficio común".

También pudiéramos decir que la Planificación es: "una coordinación de esfuerzos conscientes—y la adaptación racional de los métodos para obtener resultados—lo que implica, mirar al futuro para establecer objetivos y entonces—después de haber analizado el pasado—y con una justa evaluación de los recursos dispo-



nibles en el momento y en el futuro, ponernos en marcha para conseguirlos”.

Limitar nuestra concepción de la Planificación al alcance mérito de diseño, o sentido de modernidad de un “plano”, de los planos en que es conveniente representar gráficamente las fases del proceso planificador es hacer de ella bien poco. *Un “plan” es ciertamente mucho más que un plano.* Un Plan implica un programa que lo complementa, que lo viabiliza, que los hace posible de realización. Este Programa es parte vital, integrante—desde el inicio mismo—del Plan para merecer llamarse tal. *Son “Planes” los valiosos productos de la Planificación, no simple planes.* Estos últimos tienen su valor el valor de símbolos para representar gráficamente aspectos dimensionales de un Plan no otro. En cambio, si sólo hacemos “planos” y olvidamos que nuestras ideas se estructuren debidamente como Plan-Programa, estaremos engañándonos a nosotros mismos—y por algún tiempo a los demás—pero no estaremos planificando. Abandono este tema ahora pues es muy extenso y complejo, aunque espero que podremos volver al mismo más adelante, por ser de mucha trascendencia y actualidad.

Citando otra definición o explicación de la Planificación tal vez contribuyamos a la aclaración del papel de las distintas profesiones. Oigamos al Sr. Russell Van Nest Black, Consultor en Planificación, Director por muchos años del New Jersey State Planning Board. Dijo así este señor en 1935: “Un Plan no es mejor que la inteligencia directora bajo la cual ha sido hecho, bien esa inteligencia está concentrada en un hombre o en diez. La organización social y económica de nuestros días, ya sea en la ciudad, región o nación es simplemente demasiado extensa y compleja para ser completamente dominada en todas sus partes por ningún individuo por sí sólo. Las ideas, las hallazgos y experiencias de muchos hombres tienen que entrar directa e indirectamente en la preparación de todo Plan. Generalmente, sin embargo, un hombre actúa como intérprete como coordinador o director y en él debe dependerse para dar unidad, forma y dirección al Plan. *Este hombre es el Planificador* o el director del Plan. Pero véase que este hombre es el planificador *no simplemente porque es un arquitecto, o un ingeniero, o un sociólogo, o un economista,* sino—y principalmente—porque por razones de su adiestramiento, de su experiencia o de su peculiar capacidad ha tenido suficiente dominio de todos los requisitos básicos y de todas las consideraciones fundamentales y ha tenido o está capacitado para tener suficientes cualidades de juicio propio para entresacar los variados elementos del Plan y darle forma en un todo integrado y práctico. “Este hombre, proveniente de alguna de las profesiones básicas se ha especializado en Planificación—comprende a las demás profesiones, aquilata sus enfoques, los ajusta, los integra en Plan”. Pocas veces he oído tan clara y responsable definición de la ciencia-arte que es la Planificación.

Oigamos ahora al Prof. Walter Gropius, eminente maestro de arquitectos, más que profesional, pionero y filósofo de la arquitectura contemporánea y de sus vastos alcances sociales. Dice Gropius: “La nueva generación de planificadores tiene que comprender la gran complejidad del hombre moderno. Así, el número total de cursos universitarios que tendría que estudiar es simplemente fabuloso; es evidente, por lo

tanto, que la Planificación no es una sino varias profesiones. Nuestro mejor ataque al problema de hacer planificadores es, por lo tanto, entrenar a un hombre en un campo de la Planificación a fondo y darle a la vez conocimientos básicos y comprensión de los campos de los otros, pero siempre con el propósito central de hacerle consciente y capaz de comprender la íntima interrelación entre ellos. Si podemos llegar a visualizar el objetivo estratégico de la Planificación en su vasta complejidad, veremos que él incluye la vida civilizada del hombre en todos sus aspectos mayores: el uso y destino de la tierra, de los bosques, del agua, de las ciudades, de los campos; el conocimiento profundo del hombre a través de la biología, la sociología, la psicología, las leyes, gobierno y economía, el arte, la arquitectura y la ingeniería”. Dejo al criterio de ustedes todo comentario.

El criterio del profesor William Holford, profesor de Town Planning de la Universidad de Londres es sumamente interesante Veamos: “Todo el valor de la Planificación—bien distinta de la mera ejecución de planes—depende en realidad del conocimiento y análisis del presente y del pasado, de la habilidad creativa para proyectar mejoras y correcciones y de los recursos administrativos para llevarlos a cabo”. Y continúa: “Lo esencial en un Planificador es que sepa *“cómo hacer un caso”*, pero a diferencia y adicionalmente a otras profesiones, lo que el letrado consigue por su alegato, los científicos por la investigación y el arquitecto por su concepción en proyecto, el Planificador tiene que lograr usando los 5 métodos al mismo tiempo. Esto no quiere decir que tiene que ser un experto igualmente en sociología, en ingeniería, arquitectura, jardinería y leyes, pero sí que los resultados de las investigaciones y adiestramiento de aquellos preparados especialmente en dichos campos tiene que usarlos como términos de referencia y que las conclusiones presentadas por todos las debe estructurar dentro del marco de la economía y de la ley”. A continuación dice Holford: “La Planificación de ciudades y campos es, en realidad, planificación arquitectónica que se ha extendido al campo del gobierno, es economía de la administración de fincas en una escala regional y es— a la vez—sociología expresada en 3 dimensiones visibles”.

*Es obvio subrayar como ninguna de las anteriores definiciones—y hay muchas más que podríamos citar limita el alcance de la Planificación ni a una sola profesión ni solamente al campo de los núcleos urbanos.*

Precisamente, hablando de las ciudades: estimo que hubiera sido muy provechoso poder dedicar algún tiempo a un recorrido histórico por algunas de ellas—es tal vez en sus ciudades donde el hombre deja sus más indelebles huellas y donde mejor se acusan, en muchos casos por milenios, su grado de cultura y de civilización, sus aspiraciones, sus fracasos. No tenemos el tiempo para tratar este tema, sin embargo señalemos al pasar solamente que tal recorrido histórico habría de confirmar que la Planificación no es nueva, no es esta ciencia-arte exclusiva de nuestra civilización... Claro que, tal como debe practicarse hoy en día si lo es, y bien distinta. Pero, en todas las épocas, y las ciudades analizadas así lo confirmarían, ha existido siempre ese principio de ordenación, de previsión del futuro que es la conciencia planificadora.

Sus ciudades, habríamos de ver, respondían al sis-



tema económico-social imperante, a sus modos de vida, recreo y adelanto cultural-artístico, a la medida de sus avances tecnológicos, etc., etc. Y en casi todas se acusaba—y es muchas veces evidente hoy mismo—la preocupación con el futuro crecimiento, o, al menos cierta ordenación del presente—cierta planificación...

Pero, ni analizando las antiguas ciudades o discutiendo las actuales solamente cubrimos adecuadamente el vasto campo de la Planificación, aunque tal vez sea ésta una de las fuentes más ricas de información (que han sabido apurar los arqueólogos y sociólogos) para conocer las peculiaridades de la estructura de la vida comunal del hombre a través de los siglos. Indudablemente tal análisis es vital para arribar a conclusiones sobre los hábitos sociales humanos del presente y del futuro, pero no es, ni con mucho, todo.

No, la Planificación tiene un campo mucho, muchísimo más amplio, importante como es, sin duda, la corrección y ordenación del futuro de nuestras ciudades. *"La Planificación es una actividad coordinada y continua de ciudadanía, de técnicos, y una utilización más lógica a los recursos naturales de un país, humanos y físico, un fomento de las posibilidades económicas*

*hacia el mejor bienestar común y hacia un desarrollo pleno de las potencialidades productivas de la nación".*

Véase como su campo abarca algo más que el reducido ámbito urbano—su diseño o su proyecto. Con tan limitada acepción se confundía, y aún se confunde hoy en día, lo que tal vez parece ser la mejor definición del Urbanismo.

¿Preguntarán ustedes ahora, tal vez, cómo es posible llevar a cabo este esfuerzo colectivo entre ciudadanía, técnicos y gobierno?

Ello implica un proceso planificador, donde todo ciudadano tiene algo que aportar en verdad, son los ciudadanos los verdaderos planificadores que plantean sus aspiraciones, debidamente asesorados por los técnicos especializados y así organizados logran estas demandas de las autoridades oficiales. Es decir la Planificación no es un acto aislado de la autoridad; es el resultado de una conciencia colectiva formada y educada en sus ventajas por los técnicos más capaces especializados. Sin tomar ambos ingredientes y sin una sensibilidad oficial a ella, jamás habrá en Cuba verdadera Planificación. Contribuyamos a formar las 3 conciencias: ciudadana, técnica y oficial.

# CERCA PAGE

Primera Cerca de Alambre

en América—desde 1883



## Por qué una Cerca PAGE es la INDICADA para UD...

- 8 Estilos de Cercas—en 8 alturas
- En 4 metales, galvanizados después de tejidos
- Todos los accesorios están estampados con el nombre PAGE y número respectivo
- Travesaños o Alambres Superiores
- Piezas Originales de Fábrica de hierro maleable, galvanizadas por el método de inmersión en caliente

LA CERCA PAGE que Ud. elija, será montada con los accesorios que mejor se adapten a sus requisitos especiales. Todas las piezas son *originales* de fábrica, cuya *calidad es controlada* por PAGE desde el mismo momento que se recoge el metal bruto

hasta que sale el producto acabado ya listo para instalar. Su CERCA PAGE le será trazada y erigida por el personal de Batista y Méndez, S.L., firma de sólido prestigio radicada en el territorio nacional que conoce las condiciones de su vecindad.

**GRATIS**—A solicitud nuestro representante le dará valiosos informes sobre los requisitos de su cerca y su costo aproximado... sin obligación alguna de su parte. Llámelo por teléfono hoy mismo.

**CERCAS PAGE**  
**BATISTA Y MENDEZ, S.L.**  
 Aguiar No. 556, Dptos. 4 y 5, Habana. Teléfonos: A-4472, W-7577  
 UN PRODUCTO DE LA DIVISION DE ACERO Y ALAMBRE PAGE DE LA  
 AMERICAN CHAIN & CABLE COMPANY, INC.

47Q



**AGUA ABUNDANTE**  
*al abrir la llave!*



# MYERS

**El nombre más famoso en equipos de bombeo por más de 75 años!**

Agua abundante para fregar, cocinar, para el baño y para todos los otros menesteres del hogar! Y todo simplemente por su previsión al instalar un equipo de bombeo MYERS. Porque el tener agua abundante en la casa, no se logra sólo por el hecho de contar con una buena cisterna, ni con grandes tanques en la azotea. Hay que tener también, un buen equipo de bombeo. Y en equipos de bombeo, ninguno como MYERS. Desde hace más de 75 años MYERS goza de reconocida fama en todo el mundo por sus equipos de bombeo — desde la bomba de mano hasta la más moderna bomba eléctrica. Simplemente consúltenos sobre su problema y nuestros técnicos especializados le recomendarán el equipo de bombeo MYERS que se ajuste a sus necesidades. Y para su más completa seguridad nuestro Departamento de Servicio garantiza el mantenimiento y conservación de cualquier equipo de bombeo MYERS.

Bomba Centrífuga MYERS, Tipo Ejecto. 20-40 lbs. Desde 1/3 a 1 H.P. Para 550 a 1640 G. P. H. Completamente automáticas. Con motor Eléctrica o de Gasolina. Hasta 120' de profundidad.



HBM-50-53

**J. Z. HORTER CO.**  
 APTDO. 693 HABANA  
 Necesito un equipo de agua para:

POZO  PROFUNDIDAD \_\_\_\_\_  
 CISTERNA  CANTIDAD DE AGUA PM \_\_\_\_\_  
 USO \_\_\_\_\_

NOMBRE \_\_\_\_\_  
 DIRECCION \_\_\_\_\_

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

**J. Z. HORTER CO.**

OBISPO Y OFICIOS - TEL. M-8325 - HABANA



# LA PINTURA Y MONSIEUR PANGLOSS

Por EDUARDO AVILES RAMIREZ

Cortesía del periódico "Información".

**N**UESTRO viejo amigo el doctor Pangloss—académico, historiador y periodista—dice, un poco sumariamente a nuestro gusto, pero en fin... dice que no se puede tener acceso a los pintores modernos sino a través de una impresionante biblioteca. "Biblioteca—agrega—de la pretensión y del charabiá". Y más tarde explica:

—Desde que la pintura ha renunciado a representar alguna cosa, suscita toneladas de comentarios, de glosas y de explicaciones metafísicas. ¿Quiere usted una prueba? Aquí la tiene usted. En una revista de "arte ultramoderno" acabo de leer lo siguiente: "Hay que reemplazar la fusión real de las fuerzas antagónicas: los valores simples, imprevisibles, inquietantes, poéticos, y los valores permanentes y susurrantes; no retener más que lo que es Aparente y lo que es Absoluto; y en ellos los fragmentos explosivos, cuyo juego se reconstituirá sobre la tela, en una mágica evidencia, en un maravilloso duelo: he aquí la grande, la única, la eterna empresa de los pintores que desean durar..." ¿Comprendió usted algo? ¿No? Pues yo tampoco...

—En otra revista, cuyas páginas les son enteramente consagradas, encuentro este otro párrafo: "Las líneas puras, como los gritos, conocen también la efervescencia, el traqueteo (crépitement), las convulsiones, las curvas temblorosas. ¡Maleficio de lo que devora...!" ¿Comprendió usted algo? ¿No? Pues yo tampoco. Tengo en cambio la seguridad de que si le hubieran hablado con ese lenguaje a Rubens, al Greco o a Corot, a Degas o a Delacroix, a Goya o al mismo Van Gogh, que pasó sin embargo por loco, habrían llamado al policía de la esquina, para que los salvara del loco que así les hablara...

Después continúa:

—Entre los jóvenes pintores algunos deben tener talento, y hasta quizás una parcela de genio. Pero estoy seguro de que otros pierden el tiempo, la juventud, las disposiciones y los dotes, con su cotidiana frecuentación del bluff.

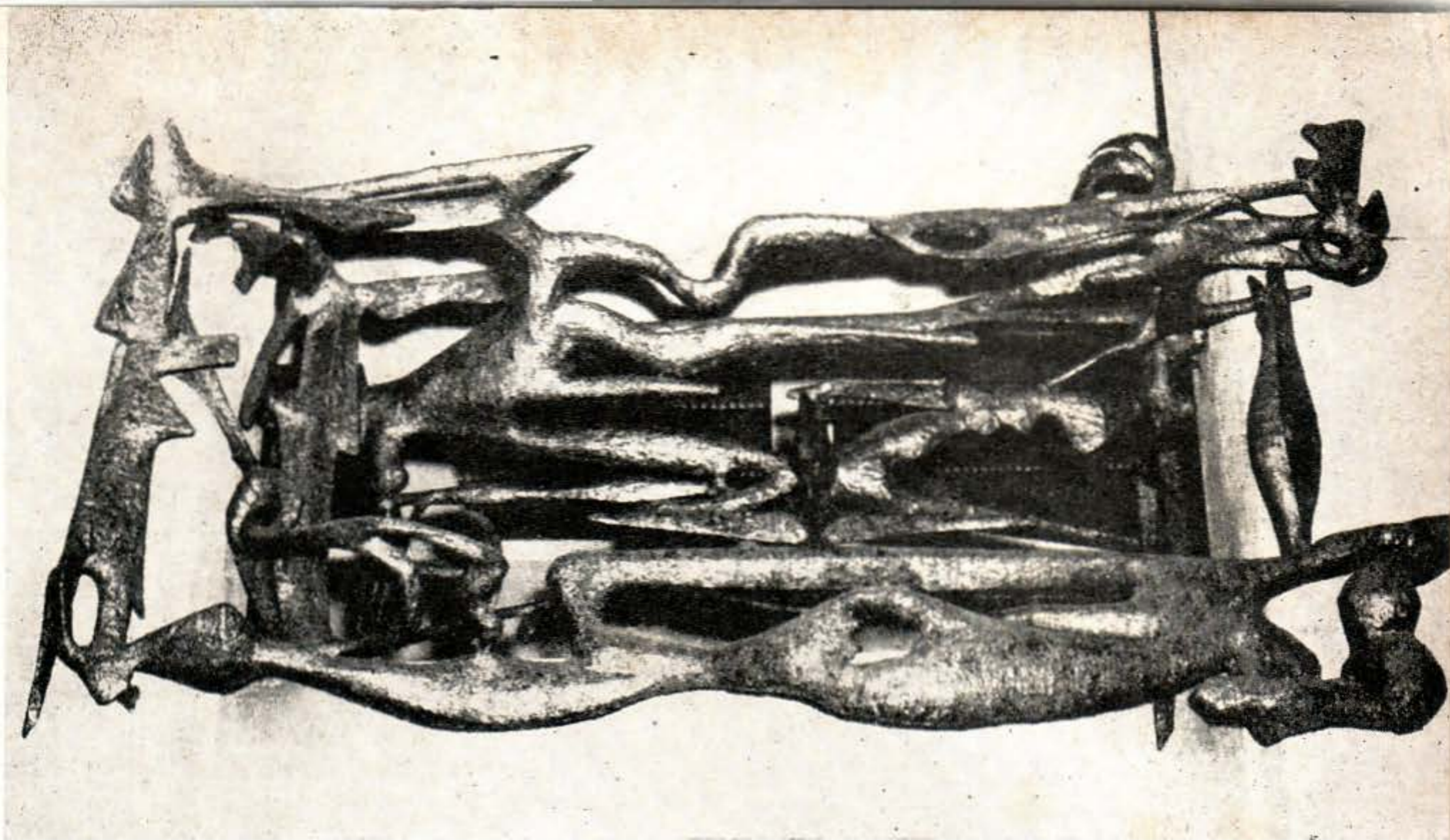
Como un eco de esos propósitos, he aquí que el crítico M. Watelin, nos ofrece, en un libro reciente, otras citas recogidas en la prensa consagrada a la pintura moderna, y que quizás nos dan una explicación de esta última. Yo cito:

"La pintura absorbe la mayor parte de los capitales vacantes, la Bolsa carga con el resto, pero los mismos agentes de cambio "se cubren" comprando las telas de los pintores jóvenes. Los capitalistas se repliegan sobre esos únicos valores".

¿Se trata, entonces, de una jugada de Bolsa sobre valores comparables a los de un queso, unos zapatos o unas sardinas de forma y nombre nuevos? El comentario charabio-filosófico y la explicación financiero-especulativa podrían ser el anverso y el reverso de una misma operación, operación en la que unos salen ganando y otros salen perdiendo, como en todas las operaciones de ese género. Empezamos a comprender...

Y comprendemos también que el 95% del público papanata, que no sabe rigurosamente nada de la pintura no figurativa, esté frente a ella boquiabierto de admiración. Ese público está formado por los mismos idiotas que, en Aix, hasta principios de siglo inclusive, carcajaban delante de las telas de Cézanne, y en París delante de las pinturas impresionistas.





“LA CREACION”. (BRONCE AL OXIACETILENO). EUGENIO RODRIGUEZ. (N. 1917). VESTIBULO DE ENTRADA. MUSEO NACIONAL.—Se inició Eugenio Rodríguez en la escultura bajo la influencia de Bourdelle, cuando todavía cursaba estudios en San Alejandro. Pronto se aleja de estas esculturas simples y decorativas y se afilia al “masivismo”, corriente traída a Cuba por el escultor Reder, que influyó notablemente sobre nuestros artistas alrededor de 1941. Poseen sus trabajos de entonces gran sentido de la composición, revelan habilidad técnica, ritmo equilibrado en la disposición de las masas y espacios y la luz, desprendiéndose de las formas bellamente modeladas, como si el artista las hubiera realizado acariciándolas, da vida al material inerte. Más tarde, tras larga estancia en New York, laborando en el Clay Club Center, donde su obra es justamente apreciada, retorna a Cuba y, seguro ya en el manejo de su arte, se lanza en el camino de la abstracción, modalidad que constituye su etapa actual, a la cual corresponde esta obra, de apreciable balance entre las formas plenas y las vacías. El artista distribuye los espacios, utilizándolos como elementos de la composición, que al contrastar con los volúmenes le presta a la obra un magistral juego de luces y sombras, dándole a la forma esencialmente estática de la escultura, el dinamismo característico de las obras de este escultor, que no llega a la total deshumanización en este trabajo de notable equilibrio entre el contenido y la forma que lo expresa. Abstracción de tipo emocional donde todavía percibimos las líneas esenciales de la figura humana, que han ido esfumándose en sus esculturas posteriores de un abstraccionismo más puro.—*Texto: Maruja Rodríguez López. Foto: Berestein.*

*Nuestro dilecto amigo el periodista y escritor Eduardo Avilés Ramírez, ha enviado desde París una crónica que no tiene desperdicio, y la reproducimos. Desgraciadamente nos pasa lo mismo que al doctor Pangloss y hasta el amigo Cándido... y no entendemos la literatura que quiere explicar la mal llamada pintura y escultura abstracta.*

*Y para corresponder le dedicamos una muestra.*

*Respetamos todos los criterios pero creemos que esa artesanía abstracta o industrial, no se debe confundir con las bellas artes.*

*Nosotros vemos en la composición publicada en esta página y que tomamos de uno de los principales diarios, una obra caprichosa, rara, bizarra que no contiene ningún mensaje, a no ser el de la insensibilidad. Pudiera servir como una reja en la antesala del infierno o como un modelo de radiador.*

*No le vemos trascendencia alguna. Es el capricho y lo arbitrario dominando el conjunto.*

*Quisiéramos ser nosotros los equivocados al no comprender una obra que se encuentra en nuestro Museo Nacional y al no comprender tampoco los bellos párrafos de la ilustre colega y crítica de arte que los suscribe.—J. M. B.*





RETRATO. "MARTHA", EJECUTADO POR  
EL PINTOR CARLOS ENRIQUEZ EN EL  
1942, CON UNA NUEVA MODALIDAD

RETRATO "ISABETTA"  
EJECUTADO EN 1943 POR EL PINTOR  
CARLOS ENRIQUEZ





# ADIOS A CARLOS ENRIQUEZ

Por RAMON LOY

**H**ACE muchos años, cuando lo conocimos, Carlos Enríquez cultivaba una pintura de estilo impresionista. Por aquella techa, ligado por estrecha amistad con Marcelo Pogolotti, hizo con éste una exposición de sus obras en una sala de esta ciudad, no recordamos cual de ellas entre las dos o tres que entonces estaban a la disposición de los pintores cubanos. Desde aquel momento sentimos sincera admiración por su pintura, flúida, fresca, vigorosa de ejecución, plena de color y de un plastismo que era resultado de su fina sensibilidad y extraordinario temperamento de artista.

Más tarde volvimos a encontrarnos en París. Una evolución notable se había operado en su espíritu en cuanto a la manera de concebir y ejecutar un lienzo. Tenía ideas propias y las estaba poniendo a prueba. Sus paseos por museos y galerías de arte, en vez de restarle personalidad—como sucede frecuentemente en ese variante panorama de Lutecia donde pugnan tantas tendencias y estilos—le reafirmaron en su propósito de encontrar su propio modo de expresión, es decir, su grafismo peculiar e inconfundible, fiel traductor de sus pensamientos e ideas estéticas.

Gran admirador de los maestros famosos de arte moderno, se mantuvo, sin embargo, hermético a su influencia. Buscó en sí mismo, en su "yo" interno, el aliento que le diera a su técnica pictórica ese sabor personal y característico que es el que cuenta en la verdadera obra de arte y es superior al asunto, aunque éste sea de una fantasía desbordante.



GUAJIRO Y CABALLO

Oleo por el pintor Carlos Enríquez.  
Colección del Arq. Manuel de la Torre

Carlos Enríquez cuando regresa a Cuba con los ojos todavía maravillados por el espectáculo de la pintura europea contemporánea, comprende que para hacer arte que positivamente cuente en el panorama de la pintura universal, había que adentrarse sin temor en lo más íntimo del alma cubana. Unicamente captando la esencia y drama de las varias facetas de nuestro modo de vivir, llevándola al lienzo con visión, técnica y cromatismo propio y nuevo, podrían crearse las bases de una pintura con ciertas características nacionales. También podría lograrse creando una escritura o grafismo peculiar.

El campo cubano y la vida campesina están cargados de trágico colorido. El guajiro con su primitivismo, su hambre, sus angustias, su explotación por los dueños de las tierras y todo ese dolor que aún perdura en plena República, es cantera inagotable de motivos medulares para un artista. Carlos Enríquez supo extraer de ella valiosos materiales que trasladó a sus lienzos con patético sentimiento. Temas sociales de un momento interesante de su pintura.

Pero donde posiblemente su arte alcanza alturas excepcionales es cuando une la fantasía a la realidad en sus concepciones de bandoleros o guajiros que se acometen, raptan bellas mulatas o sencillamente caracolean en indómitos potros.

Figuras y panoramas se compenetran en un singularísimo y bien ordenado ritmo de la escena, acentuada por una euforia cromática donde en deliciosa armonía se ligan sutiles tonalidades azules, violetas





EL RAPTO DE LAS MULATAS  
Oleo por el pintor Carlos Enríquez

y verdes con nacarados rosas y amarillos, en una orquestación que establece la sonoridad típica de un estilo o manera.

Un lienzo de Carlos Enríquez, por esta razón, se destaca entre miles. Su concepción surrealista, sus delicadas transparencias de tonos, que linda con la irrealidad, la jugosidad de sus empastes y su libertad de ejecución le dan a su arte un interés indiscutible por sus valores estéticos y plásticos.

Si Carlos Enríquez se mostraba irónico, incisivo y mordaz, era para evitar que nadie se mezclara en su

modo o estilo de vida y concepto del arte. Era como una máscara tras la cual se ocultaba su sensibilidad. Combatía para asegurar la permanencia de su credo estético y la vigencia de sus afirmaciones plásticas.

Tuvo enemigos, pero también algunos amigos entrañables. Todo innovador encuentra obstáculos en su camino. El hombre independiente en su manera de vivir o producir es blanco de la crítica. Carlos Enríquez quiso vivir y vivió la vida en la forma que la entienden los artistas y soñadores. Fue fiel a sus ideas y a sí mismo. Vivió plenamente.



Más tarde, cuando se estudie detenidamente su obra, se reconocerá que fué el que mejor se adentró en el alma cubana. En sus lienzos quedaron para siempre el sabor de la tierra, los infinitos matices del trópico y sobre todo, el espíritu de esos sufridos guajiros que quiérase o no, son los plásticos representantes de una personalidad nacional nunca definida.

Carlos Enríquez ha muerto, pero queda vivo en su obra.

*En estas sentidas palabras despidiendo el duelo, pronunciadas por el poeta y escritor Agustín Guerra de la Piedra, amigo fraternal de Carlos Enríquez, quedó magistralmente sintetizada la personalidad en la vida y en el arte del gran pintor desaparecido.*

Señoras y señores:

No soy yo el indicado para alzar mi voz en estos angustiosos instantes en que damos sepultura a los restos mortales de quien como Carlos Enríquez, cruzó por nuestro cielo combatido y combativo, más las circunstancias me han conferido la dolorosa tarea de decirlos en nombre de su hija y de sus hermanas amadas, ¿y por qué no también en el mío?, lo agradecidos que nos sentimos por las muestras de solidaridad que nos habéis ofrecido en tan doloroso trance. ¿Pero es que Carlos Enríquez fué un Carlos cualquiera?; ¿o es que a quien decimos "hasta luego" fué un artista que cruzó nuestra órbita dejando un reguero de ilusiones y esperanzas que cuajaron en telas que pusieron una nota de asombro en nuestros espíritus? Carlos por sobre todas las cosas de su agitada existencia fué un pintor honrado que volcaba en cada pincelada un girón de su vida, que se fué traduciendo en telas como El Entierro de la Guajira, Amores en Pirindingo, Caballos de Colima, La Arlequina, Tetas de Managua, Velo Nupcial, Jungla, y ese magnífico cuadro "Dos Ríos" premio del Centenario de aquel que realizó ingentes esfuerzos porque Cuba lograra lo que aún estamos discutiendo. Como creador de literatura quedan en los archivos de la revista "Bohemia" media docena de cuentos de un verdadero plasticismo criollo y más allá su novela Tilín García, que el que se precie de conocer nuestros montes, sabanas y maniguas, podrá fácilmente identificar rincones y personajes que se mueven en el ambiente cruel y doloroso de nuestra desarticulada economía y precaria ventura social. Otras incursiones realizó por esos campos, obras que quedan inéditas hasta que manos leales las pongan a discurrir, como la Vuelta de Chencho y la Feria de Gaicanamar. Su vida discurrió por el camino que había elegido, de acuerdo con su mundo interior; del concepto de vida que se reservó para sí, sin jamás discutir la ajena. A él, que era un gran inconforme, jamás le oímos enjuiciar el camino que otros se trazaran. Había algo recóndito en su alma que lo iba empujando a la soledad. En los últimos años se concentró en sí mismo, y le vimos con tesón inigualable superar los desastres que su propia vida le había creado. Se entregó con ardor a superar una etapa que casi había anulado por completo, hasta lograr darle un nuevo contenido a los días que le quedaban por vivir. Tan es así que el mismo día que habría de inaugurar un salón en la Galería Lex, quiebra sus lazos terrenales. Ese salón debiera celebrarse

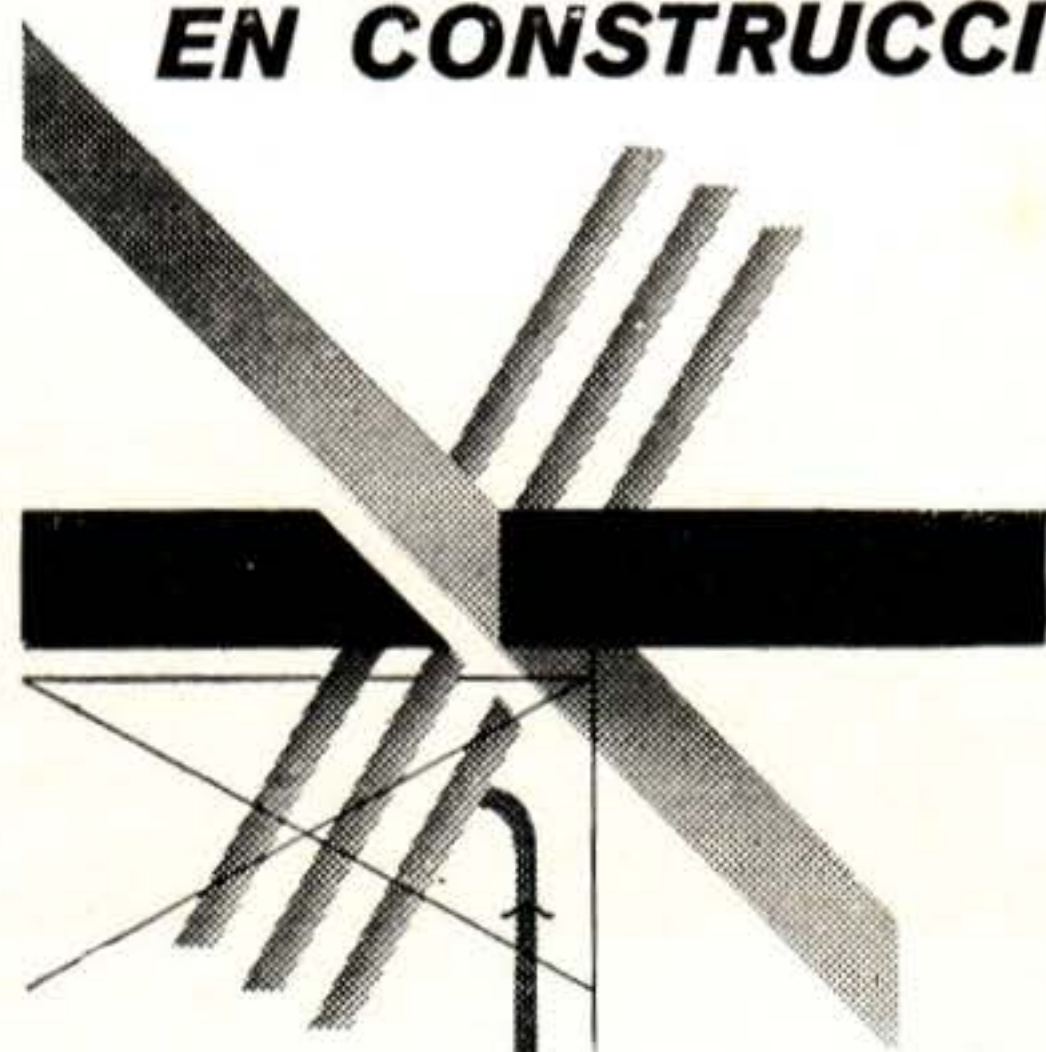
de todos modos como un homenaje póstumo de quien vivió y murió en su ley de pintor. De gran pintor.

Carlos tuvo facetas inolvidables. Su gran amor a los niños hizo que años tras año le viéramos en los días cercanos al de los Reyes Magos, buscando afanosamente juguetes que darles en tan señalado día. Cuando su bolsa estaba exhausta buscaba el dinero donde lo encontrara para que los niños de su barriada recibieran de sus manos florecidas la ilusión de un juguete. Los niños vecinos del "Hurón Azul", nombre genérico con que bautizara los cuatro palmos de tierra donde soñara y sufriera sus últimos años, lo lloran y habrán de recordarlo como el Rey Mago de sus ilusiones, cuando ya hombres piensen que sus hijos deberán también recibir la bendición de un juguete que ponga una llamita azul en sus vidas infantiles. Ayer, cuando recogíamos sus despojos, pude ver a uno de aquellos niños de ayer, hoy convertido en hombre, llorando a su Rey Mago querido, aún sanando de un balazo en el pecho que las querellas de la patria sembraron en su vida.

Ahora es prematuro. Mañana juzgaremos al hombre, al pintor al escritor, mas no podemos en este instante soslayar que para nosotros, Carlos fué de lo más representativo y entrañable del sentimiento criollo en su arte. Ahora dejemos las pasiones a un lado y pongamos el ánimo a orar para desear a Carlos la paz que no tuvo nunca en su vida agitada, mientras le arrancaba a su propia vida los secretos entrañables de la belleza.

Agustín Guerra

## EN CONSTRUCCIONES



para { ... gran resistencia  
 ... ligereza  
 ... belleza inoxidable  
 ... economía

**ALUMINIO**  **REYNOLDS**

REYNOLDS INTERNATIONAL DE CUBA, S. A.  
 Infanta No. 16, Depto. 608 - U-6414, U-1353 - Habana



# CARTA ABIERTA

Valparaíso, junio 23 de 1957.

Señor Arquitecto Don Raúl Macías Franco, Secretario del Colegio de Arquitectos  
La Habana, Cuba.

Distinguido Arquitecto:

Después de sobreponerme a muchas indisposiciones morales y espirituales, no estando exentas además, las flaquezas, físicas, que he debido afrontar luego de la muerte dolorosa de mi padre, he podido reunir en mi escritorio privado varias condolencias recibidas desde el exterior para darles respuestas, con pena, por una parte y con orgullo de hijo que vivió a su lado una vida entera bajo el alero cordial y maestro que lo fué en vida para mí Ricardo González Cortés.

Entre estas condolencias estaba seguro que no podría faltar la de sus colegas cubanos. Muy profundo en su corazón siempre recordaba sus diversas jornadas de trabajo y camaradería en la bella perla del Caribe. Diariamente, sin exagerar, había algún motivo dentro de nuestras actividades para hacer un paréntesis hacia La Habana y sus dignos Arquitectos y Planificadores. Sé que les quería como a verdaderos hermanos y muchas, muchísimas lecciones he recibido, indirectamente de cada uno de ustedes que forman este Colegio Nacional, modelo de organización en América. A través de la correspondencia que siempre llevé como Secretario, además de socio y colaborador directo, pude aquilatar la hombría de bien la capacidad indiscutida, la bondad y el cariño que mutuamente se profesaban. Por mi mente desfilan en estos instantes de congoja, nombres queridos como los de D. Luis Bay Sevilla, Horacio Navarrete, Enrique Cayado Chil, Francisco Gutiérrez Prada, Manuel Febles Valdés, José M. Bens Arrarte, Eduardo Cañas Abril, y otros no menos apreciados que mantienen constantemente correspondencia que ahora guardaré con especial cuidado y como verdadera reliquia.

Tengo sin embargo, mi respetado Secretario, motivos especiales de afecto y admiración con los señores Bens Arrarte y Cañas Abril. Del primero por ser a quien más de cerca me une el espíritu en estos momentos y del segundo, porque de su sabiduría de su capacidad de trabajo y de sus consejos técnicos agregué una experiencia más en mi vida y en mi actividad dentro de esta profesión—que yo confieso tener trunca por el momento—cuando nos reunimos en Panamá en agosto del año recién pasado con motivo del Congreso Interamericano de Municipios.

En esa oportunidad yo era portador de un saludo especial para los Arquitectos Cubanos que mi padre me había encomendado dar junto con un estrecho abrazo, ya que él porque su salud se lo impedía hacer personalmente, no era de la partida. Debí estar con ustedes y no se cumplió ese deseo de mi padre porque precisamente al terminar aquel Congreso en Panamá, se me llamaba con urgencia de mi patria para estar a su lado en momentos de angustia.

No desmayó su espíritu: no mermó tampoco su capacidad de trabajo y siempre, cual roble de nuestra araucanía, se erguía orgulloso de cada crisis, como demostrando a sus hermanos de América que aún en la adversidad los ideales pueden más que la ciencia misma. Pero al final cayó en la forma que él lo deseó; luchando y con la frente alta.

El mismo día de su muerte, como tuve la oportunidad de transcribirlo al Sr. Bens Arrarte y horas antes del colapso, terminaba y rubricada de su puño y letra, las tres obras que deja como única herencia: la más valiosa de todas las herencias que puede aspirar el hombre honrado "El producto de su trabajo intelectual, moral y espiritual" condensado en el nombre madre de estos libros: "POR RUTAS PANAMERICANISTAS".

De sus últimas palabras, y en medio de una lucidez que helaba, tengo que cumplir una misión por él solicitada: debo ir a La Habana a saludar a sus colegas y buenos amigos: debo darles el abrazo que él me pidió en agosto y lo reiteró en sus últimos momentos de vida; debo conocer personalmente a esa pléyade de profesionales, amigos de cien jornadas diferentes. Es la misión que tengo por delante y que espero cumplir a la brevedad.

Yo le ruego al Sr. Secretario hacer llegar a cada uno de los colegas de mi padre este pensamiento. Que agradezco profundamente vuestra condolencia y que tengan la seguridad más absoluta de que guardaré en mi corazón una gratitud que no es muy corriente en estos tiempos que vivimos.

Reciba usted distinguido Secretario y amigo, los testimonios de mi distinguida consideración y estima.

*RAUL W. GONZALEZ DIAZ,  
Casilla 124-V. Valparaíso, Chile.*





# CASAS DE BLOQUES DE CEMENTO

Las residencias construídas con bloques de cemento, cada día van teniendo mayor aceptación, pues son económicas y seguras y proporcionan una temperatura más fresca en el interior de las viviendas.

CONSTRUYA SU RESIDENCIA  
CON BLOQUES DE CEMENTO

HAGA SUS BLOQUES CON CEMENTO "EL MORRO"

**COMPAÑIA CUBANA DE CEMENTO PORTLAND**

EDIFICIO AMBAR MOTORS

INFANTA No. 16 - HABANA

TELEFONO U-1095

APARTADO 829

*Coopere con el Consejo Nacional para la Prevención de Accidente en su humanitaria labor*





**EL QUE QUIERE LO MEJOR...**

**...PIDE MARMOL**

Y el que quiere el mejor mármol  
con el mejor acabado y al mejor  
precio pide ...

# *Mármoles:* **PENNINO**

*EL MARMOL NO TIENE SUSTITUTO*

**BALDOSAS DE  
GRANITO**

**PISOS La Mercedes**

ARZOBISPO 209, CERRO

TELEFONO 1-5885      L A H A B A N A

Construya su Casa y Modernícela  
CON BLOQUES DE CEMENTO

**COMPANIA NACIONAL DE MORTEROS, S.A.**

ARENA GRIS - TERCIO - ARENA ROJA

Oficinas y Planta:

Calle 30 s/n, entre 15 y 17, Margen del Río Almendares, Vedado  
Teléfonos: F-4059 y F-3546

**ANTONIO COVELAS**

Pisos de Granitos - Zócalos de Fachada Brillado y de  
Marmolina - Escaleras - Bancos - Mesas Brillado

◆  
CONSEJERO ARANGO NUM. 255  
Entre Cádiz y Zequeira (Cerro) — Teléfono: A-9312

*Cia. Ladrillera*

**ANDRADÉ, S.A.**

MARIANAO  
BO - 7411

**INGLATURRE**

PUERTAS METALICAS, HERRERIA  
Y ALUMINIO EN GENERAL

◆  
SERAPINES No. 215

TELEFONO M-3098

**LA MURALLA**

DE GOMEZ RUIZ Y CIA.

IMPORTADORES DE FERRETERIA

Especialidad en Herrajes, Pinturas, Correderas,  
Tuberías de Metal, etc.

MURALLA Y COMPOSTELA  
TELEFONOS: A-6010 - A-6011      LA HABANA





**YESO MARCA:**  
**CORONA Y YUMURI**

S. DOMINGUEZ GOYA  
SUCESORES DE F. DOMINGUEZ Y HNO.

FABRICA: CARRETERA VERSALLES K. 1 MATANZAS

OFICINA Y DEPOSITO:  
SUBIRANA 261 - HABANA  
APARTADO 903

**U-4224**



**“EL HIGIENICO”**

**TELS. BO-7644 - BO-7425**



**ECONOMIA • RAPIDEZ • SERIEDAD  
TRABAJOS GARANTIZADOS**

El aparato mecánico más sanitario e higiénico para limpieza de fosas "mouras", pozos absorbentes y similares. El único patentizado que puede trabajar de día y noche. Perforaciones, construcciones, reparaciones, explosivos y todo lo concerniente al giro.

ALMENDARES 309      SAMA NUM. 265  
Teléfono: BO-7644      Teléfono: BO-7425  
**M A R I A N A O**

Se hacen trabajos en toda la provincia de La Habana

**CIA. IMPORTADORA SOBRIN, S.A.**

IMPORTADORES  
DE FERRETERIA GRUESA  
Y EFECTOS SANITARIOS

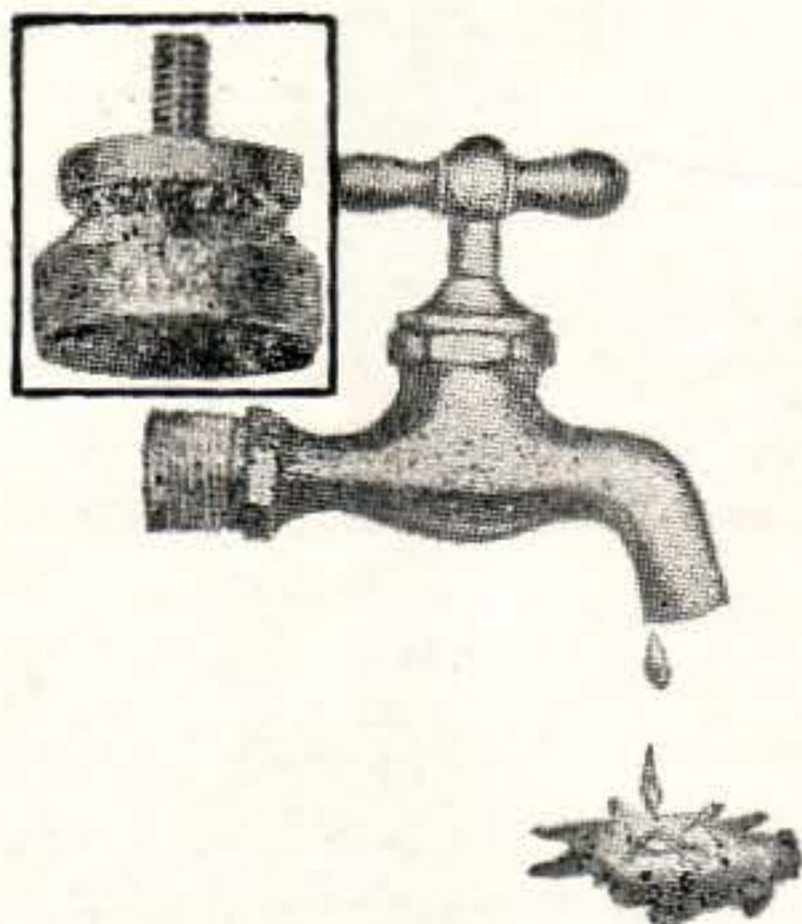
Oficinas y Almacenes:      TELEFONOS:  
PALATINO 202 - CERRO      I-6116 - I-7813 - I-8733

**CALERA EL AGUILA**

TERCIO DE CAL  
PULVERIZADA SIN CALICHE

**GARCIA Y CIA.**

CEIBA (Marianao)      TELEFONO B-1081



**LOS EDIFICIOS DE MAYOR ELEVACION**

donde existe una excesiva presión de agua están equipados con LLAVES BELCO. Línea y O, Vedado, 32 plantas; Inmobiliaria Quince Pisos, B y 1a., Vedado; 2 Edificios de Capi, Línea y L y 23 e I, Vedado; Inmobiliaria Viena, Línea y B, Vedado, 13 plantas; Motel Oasis, Varadero, Inmobiliaria Maricel, Varadero, 39 apartamentos, y así una interminable lista de Edificios pueden dar fe de la eficiencia y ECONOMIA que en los intereses del propietario produce la LLAVE BELCO. La LLAVE BELCO por sus sistema de "zapatilla" montada en caja de bolas ELIMINA RADICALMENTE el GOTEO y pérdida de FLUIDO ELECTRICO.

**“BELCO”**

(BALL-BEARING VELVET SEAL)

Distribuidores Exclusivos: **EMANUEL CARVAJAL**

LAMPARILLA, 351, ESQ. A AGUACATE  
HABANA

APARTADO 2442

TELEFONO M-3822



# INSTALACIONES ELECTRICAS

más seguras y duraderas...  
Con el Sistema Patentado  
de Tubería de Polivinilo

PLINELET es práctica... resistente...  
económica. No se oxida ni se  
corroe... no revienta las paredes  
y techos. Se adapta fácilmente  
a la forma deseada y es más  
fácil de manipular, por  
su gran ligereza y  
elasticidad.

*Plinelet*  
DE  
**PLINEX**

- ANTICORROSIVA
- AISLANTE
- INCOMBUSTIBLE
- IMPERMEABLE



2232

**PLINEX**  
Garantía de Calidad

SOLICITE FOLLETO ILUSTRADO A:

**PLASTICOS INDUSTRIALES  
EXTRUSOS, S. A.**

PEDROSO 102 • CERRO, LA HABANA • TELF. M-6538

PISOS DE TERRAZZO

**LUIS MION, S. A.**

CASA FUNDADA EN 1911

EUGENIO FORNASIER, PRESIDENTE  
MANUEL FORNASIER MION,  
TESORERO ADMINISTRADOR  
GABINO ARAUZ, DIRECTOR

PEDROSO No. 5  
TELS. ML-1663 - W-0275  
LA HABANA



MIEMBRO DE HONOR DE  
THE NATIONAL TERRAZZO &  
MOSAIC ASS N INC.



*Servifoto*

ESPECIALIDAD EN FOTOS DE:

- ARQUITECTURA
- MAQUETAS
- MURALES
- AEREAS
- PROYECTOS Y PLANOS

Nuestra experiencia le asegura mejor servicio

CALLE E No. 555  
entre 23 y 25. VEDADO

TELF. U-9200

**KOHLER**

**MOTORES DE GASOLINA**

Y

**PLANTAS ELECTRICAS**

ENFRIAMIENTO POR AIRE O AGUA  
HAY SURTIDO EN PIEZAS DE REPUESTO

AGENTE PARA CUBA:

**JOSE PLATAS**

AMARGURA No. 64

LA HABANA



JUEGOS DE BAÑOS  
AZULEJOS

PAPEL DE  
TAPIZAR

MACETAS VIDRIADAS  
ARTICULOS PARA EL HOGAR

# Cubasanita

CABLE: CUBASANITA  
TELS.: M-7505 - A-8914

O'REILLY, 454  
LA HABANA



*Los Arquitectos favorecen con sus compras a los  
señores Comerciantes que se anuncian  
en las páginas de esta Revista.*

talleres

## ornacem, s. a.

ORNAMENTACION DE CEMENTO  
TERRAZZO

AVE. DE LA INDEPENDENCIA (Carretera Rancho Boyeros)  
KILOMETRO 7 — CAPDEVILA

Teléfono: 1-1749

# bandin y cia. s. en c.

IMPORTADORES DE  
EFECTOS SANITARIOS  
Y MATERIALES DE  
CONSTRUCCION

TELEFONOS: U-3058 - U-2424  
CABLE Y TELEGRAFO: "BANDINCO"

AVENIDA DE MENOCAI NUM. 402  
ESQUINA A SAN MIGUEL - HABANA

TELEFONO X-1062  
APARTADO 256

CABLE Y TELEGRAFO  
"PLANIOL"

## R. J. PLANIOL Y CIA.

MADERAS DE TODAS CLASES, PLYWOOD, TEJAS, PAPEL DE TECHO, CEMENTO, CABILLA, TUBERIA

LUYANO 726, ESQ. A PORVENIR

LA HABANA, CUBA

## TEJAR TOLEDO

CONSISTENCIA, UNIFORMIDAD Y SERVICIO

### LADRILLOS

TELEFONO B0-7016 - MARIANAO



## **CÍA. COMERCIAL "AGUA DULCE", S. A.**

MATERIALES DE FABRICACION — AZULEJOS DE TODOS COLORES

EFFECTOS SANITARIOS — TUBERIAS DE TODAS CLASES

Cemento Blanco Portland Legítimo "SNOWCRETE"

AVE. DE MEXICO, 463 (Antes Cristina)

TELEFONO A-8145 - HABANA

## **"LAFARGE" EL REY DE LOS CEMENTOS BLANCOS - SIEMPRE FRESCO**

**PRECIOS ESPECIALES PARA ARQUITECTOS E INDUSTRIALES**

UNICOS DISTRIBUIDORES: AVELINO GONZALEZ, S. A.

AVENIDA DE ESPAÑA No. 463 - TELEFONO: M-3429 - CABLE Y TELEGRAFO: "VIVES" - LA HABANA

## **TEJAR CONSUELO, S. A.**

### **LADRILLOS CONSUELO**

ALTA CALIDAD

CALZADA DE PUENTES GRANDES No. 14

TELEFONO I-7052 - HABANA

## **LA CASA PONS, S. A.**

FUNDADA EN 1866

**EFFECTOS SANITARIOS Y MATERIALES DE FABRICACION**

AVENIDA DE BELGICA (EGIDO) No. 562, HABANA.  
PARQUEO PARA CLIENTES ENTRADA POR ZULUETA

TELEFONOS: { ML - 1217  
                  { ML - 1577

## **FUNDICION SAN JOSE, S. A.**

**FUNDICION DE HIERRO - BRONCE**

**TUBERIAS Y PIEZAS SANITARIAS**

● INDUSTRIA FUNDADA EN 1920

● LA PRIMERA EN TUBERIAS SANITARIAS

10 DE OCTUBRE 115 (Frente a Alejandro Ramírez)

TELEFONO W-7033



Los Arquitectos favorecen con sus compras a los señores Comerciantes que se anuncian en las páginas de esta Revista.



# HIERROMAT CUBANA, S. A.

MATERIALES DE HIERRO Y CONSTRUCCION

CABILLAS - TUBERIA - ALAMBRES - CEMENTO BLANCO

CALZADA DE BUENOS AIRES Y AGUA DULCE . LA HABANA . TELEFONO I-4443

## Taller de Carpintería en General

DE ANDRES C. LAGOA

Calle 4ta., entre Ave. 1ra. y Ave. 3ra., Rpto. Vista Alegre, Guanabacoa. Teléfono: X-2706

## LADRILLOS MATO

PRODUCTORA DE LADRILLOS MATO, S. A.

LADRILLOS DE INSUPERABLE CALIDAD Y MAYOR RESISTENCIA. MEDIDAS STANDARD 10½ x 5 x 3

REAL No. 14 — PUENTES GRANDES — TELF. I-3455

## GOMEZ Y SANTANA

HERRERIA EN GENERAL

REJAS - PUERTAS DE LUJO - VENTANAS  
BARANDAS - PUERTAS ENROLLABLES

AVE. GANCEDO Y LINEA DEL  
FERROCARRIL - LUYANO

X-6557

## MOSAICOS CRESPO, S. A.

FABRICA DE MOSAICOS • AZULEJOS DE TODAS CLASES

Peldaño para escalera antirresbalable  
20 x 30, Patente No. 293

LOSA 14 x 28 PARA VENTANAS

Peldaño para escalera liso  
20 x 30, Patente No. 300

AVE. 10 DE OCTUBRE NUMS. 168-170  
PUENTE DE AGUA DULCE

CABLE Y TELEGRAFO: CRESPOCA  
TELEFONO: M-8585

## GONZALEZ Y HERMANOS

SUCESORES DE MANUEL LOPEZ

MADERAS - TEJAS

TELEFONO: OFICINAS: X-1785  
TALLERES: X-1278

AGRAMONTE Y LUGAREÑO  
LUYANO - LA HABANA



# CELESTINO JOARISTI y Cía.

ALMACEN DE FERRETERIA Y ESTRUCTURA DE ACERO

Almacenes:

M. GOMEZ, 385 - ESTEVEZ, 6 - FLORES, 2 y 4  
TELEFONO: W-4950

Planta: X-3707 - Cable y Telégrafo: JOARISTI  
MAXIMO GOMEZ NUMERO 933 - LA HABANA

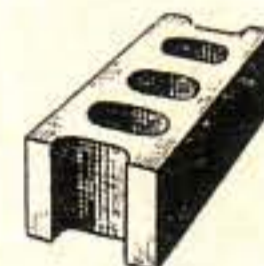
# CALERA SANTA TERESA, S. A.

Depósito Habana: 17 y 32 - VEDADO

APARTADO 1691 - HABANA. TELFS.: F-2971, F-9111

HIDRATO DE CAL EXTRAFINO - BLOQUES DE CEMENTO  
ARENA - TERCIO HECHO A MAQUINA  
MATERIALES DE CONSTRUCCION EN GENERAL

Fábrica: Cañas, Artemisa    Teléfonos: 183 - 2 - 183 - 3  
Cable y Telégrafo: "MADOMIN"



# Compañía Nacional de Espejos, S.A.

Fábrica de espejos, especialidad en lunas para puertas de closet, vidrios y cristales de todas clases, existencias de cristal SOLEX, material que amortigua los efectos de los rayos solares, ladrillos de cristal, herrajes para persianas de Miami para usar cristales, cristales para automóviles y todo lo relacionado con el giro

ESPADA 515, ESQ. A VALLE  
LA HABANA

TELEFONOS: { U-1913  
                  { U-5864

MARMOLES Y PIEDRA  
CAPELLANIAS Y PISOS DE TERRAZO

# GALLO Y CIA.

CAMPILLI, ESQUINA A SANTA TERESA  
ALTURAS DEL BOSQUE, MARIANAO - B-2830

# HELIOTERMOS

EL CALENTADOR SOLAR PERFECTO

APLICACIONES INDUSTRIALES, S. A.

O'REILLY No. 362 (entre Compostela y Habana)

TELEFONO A-4227



# VICRTEX



GARANTIZAMOS la instalación de nuestro material, porque utilizamos personal experto, que la realiza en perfectas condiciones y a entera satisfacción de nuestros clientes.

**VICRTEX** es distribuido en Cuba por **BATISTA Y MENDEZ**, distribuidores de las famosas cercas **PAGE**, quienes respaldan este nuevo producto, de primerísima calidad, con el mismo eficiente y probado servicio y atención que han distinguido siempre a las instalaciones de cercas **PAGE**.

\* vinyl electronically fused

**v.e.f.\***  
aumenta la  
belleza de su  
decoración!

Ahora usted puede decorar cualquier parte de su casa, con este nuevo y sensacional material que es, prácticamente, indestructible...

**VICRTEX!**

**VICRTEX** es, a pesar de su gran resistencia y de su sorprendente rendimiento, suave y fácil de instalar. Se ajusta a cualquier forma.

No se pela. No se raja, ni se salta. Se lava fácilmente con una esponja y jabón o con detergentes.

Doblado ó en forma drapeada aumenta la belleza de su decoración.

**VICRTEX** ha venido a solucionar el problema del deterioro de paredes y muebles en aquellos lugares donde se reúnen muchas personas.

Viene en 36 fascinantes y modernos colores.

Y en 20 diferentes texturas.

**B**atista y  
**M**éndez S. L.

Aguar 556 Telfs. A-4472 - W-7577





Majestuoso edificio que ocupa la Biblioteca Nacional José Martí, construido en la Avenida de la República.  
Arquitectos: Govantes y Cabarocas.

**ESTE EDIFICIO HA SIDO EQUIPADO CON  
LOS HERRAJES DE ALTA CALIDAD**

**SARGENT**

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

**COMERCIAL OXFORD, S.A.**

19 DE MAYO No. 5 esq. AYESTARAN - HABANA - TELEFONO: U-3809

G. MENENDEZ  
Presidente

J. MANZARBEITIA  
Director

**SALON DE EXHIBICION**

Agradeceremos visite nuestro Salón de Exhibición en 19 DE MAYO No. 5, CASI ESQUINA A AYESTARAN (al lado de "Vasanitram", S. A.) donde tendremos especial placer en atenderle.