

**U**NA serie de calles con casas edificadas a ambos lados no constituye una ciudad. Aunque estas calles estén pavimentadas y se ponga alcantarillado en ellas, tampoco constituyen una ciudad. Aunque viva gente en las casas y aunque esa gente vaya a las iglesias los domingos, a los teatros en las noches, tampoco constituyen una ciudad. Eso podrá ser un agregado urbano, pero no es una ciudad.

Cuando dentro de este grupo humano, de un interés común y de sus necesidades comunes nacen la conciencia y la responsabilidad, cuando la inteligencia y la voluntad son fuerzas cívicas que se localizan en un propósito unido y en un ideal concreto, cuando además de la conciencia individual y de la conciencia de la familia ha nacido la conciencia de la ciudad, y el instinto que es voluntad para luchar por la prosperidad común y sufrir por el pesar común, entonces, **SOLO ENTONCES, NACE LA CIUDAD A LA VIDA.**

*Federico C. Howe.*

# PLANIFICACION

REVISTA MENSUAL

Director:

Arquitecto

CARLOS CONTRERAS

ORGANO DE LA  
ASOCIACION NACIONAL  
PARA LA PLANIFICACION  
DE LA  
REPUBLICA MEXICANA

Tomo I

Número 2

OCTUBRE DE 1927

Lucerna, 45  
México, D. F.

Registrada como artículo de  
2a. clase con fecha 18  
de octubre de 1927

E d i t o r i a l

¿Qué Cosa es la  
Zonificación?

*Arquitecto Carlos Contreras*

La Ciudad de México

*Jesús Galindo y Villa*

Uruapan y Pátzcuaro

*E. del Moral y C. B. Vergara*

La Carretera México-  
Acapulco y los Proyec-  
tos del Arquitecto Fran-  
cés Jacques H. Lambert

*Ing. Fco. Antúnez Echagaray*

La Primera Exposición  
de Planificación de  
Ciudades y Regiones

*F. A. E.*

Puebla y Zacatecas

C h i c a g o

F i l a d e l f i a

C a m i n o s

La Ciudad Lineal Española

Palos Verdes, California

Mariemont, Ohio

Venice, Florida

Springfield - Massachusetts

G u a d a l a j a r a

Resúmenes en In-  
glés y en Francés



# Editorial

**D**ESPUES del aparecimiento del primer número de esta Revista y de la apertura de la Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones, nos hemos puesto a considerar si efectivamente el esfuerzo realizado ha dado ya algunos frutos y si el camino que nos hemos trazado es el que habrá de conducirnos a la meta que hemos escogido con un optimismo muy claro y con una fe que echa raíces más y más hondas cada día en nuestras vidas y en nuestros espíritus.

Analicemos los problemas que hemos planteado:

Hemos logrado ya inspirar una confianza plena en un gran número de individuos y muy especialmente en muchos de los departamentos oficiales del Gobierno, que nos han brindado su cooperación y su buena voluntad. Todavía en algunos no hemos logrado vencer ni su egoísmo, ni su apatía, ni su desconfianza, pero llegaremos a obtener que cuando menos comprendan la labor de servicio y de utilidad pública que estamos desarrollando, y que aunque su criterio difiera del nuestro, no nos obstruyan ni nos estorben.

La prensa se ha ocupado, aunque no tan extensamente y con la constancia que nosotros quisiéramos, de la exposición y de la obra que hemos iniciado, y han aparecido algunos artículos que tratan de aspectos muy importantes de la Planificación: la casa habitación, los parques y jardines, la política urbana.

En estos momentos se entablan en el mundo de la Planificación discusiones serias y de buena fe entre personas capacitadas para disertar sobre qué cosa es la Planificación—sobre si es ciencia o si es arte—sobre si es una “profesión” por más compleja que sea—sobre si es la “definición de los límites de calles y terrenos”, o sobre si es pura y simplemente un problema de diseño y de composición, y si ésta sólo puede ser buena composición al tratarse de la planificación de ciudades y de regiones—sobre si los “valores de la tierra” afectan a los “valores sociales”, o si éstos afectan a aquéllos, sobre si se ha de usar el término “planificación”, “urbanismo” o “Arte Cívico”—sin decir si “urbanizar” es hacer urbanismo o hacer urbanización, ni tampoco si se puede decir “urbanismo rural o urbanismo campestre”, no haciendo ver el significado de urbano: de ciudad (*urbs*), de la ciudad, por opo-

sición a rural: que pertenece al campo (*rus, ruris*), y si al considerar una región se podría decir arte cívico regional o arte regional o urbanismo regional—sobre la importancia que tiene la palabra “Planificación”, neologismo que adquiere indudablemente más fuerza cada día entre nosotros y que se completa con el verbo ACTIVO “Planificar”, con la ventaja clara sobre urbanismo y sobre Arte Cívico de que SÍ puede decirse con propiedad “Planificación de Ciudades”, “Planificación Regional o de Regiones” y “Planificación Nacional”—y en todas estas discusiones entre expertos especialistas de buena fe salen a relucir brillantes exposiciones de criterio personal que siempre respeta el criterio del contrario.

Necesitamos crear mejores condiciones de vida, de descanso y de recreo para los habitantes de nuestras ciudades; mejores habitaciones; más parques y jardines; más campos de juego y de recreo; la división de las ciudades en zonas; la adecuada localización de ferrocarriles e industrias; mercados más amplios, más limpios y mejor ventilados; reglamentaciones y legislación adecuadas; sistemas más completos de drenaje y de abastecimiento de aguas; más calles pavimentadas; la apertura y ensanchamiento de calles y arterias para formar un SISTEMA CIRCULATORIO ligado entre sí por plazas y bulevares y vías-parques. Es urgente reglamentar todo esto, fijando alineamientos futuros, aunque no se realicen desde luego las obras propuestas. Es necesario convencerse de que estas obras requieren siempre una o dos generaciones para verlas realizadas.

Necesitamos una ley sencilla y práctica que obligue a todos los Municipios de más de 10,000 habitantes a levantar el plano del Municipio y a preparar y formar cada uno, en el término de dos años, un Plano Regulador que guíe y controle su desarrollo en forma ordenada para un período no menor de 30 años.

Haremos todo esto, porque queremos llevar una convicción profunda a todos los mexicanos de la trascendencia de esta obra, y porque queremos crear una fuerte conciencia cívica colectiva y una poderosa corriente pública de optimismo para lograr lo que nos hemos propuesto: el mejoramiento, el engrandecimiento y el embellecimiento de las ciudades mexicanas.



# ¿Qué Cosa es la Zonificación?

La **Zonificación** es el esfuerzo consciente de una ciudad para dirigir su futuro desarrollo en forma ordenada, por medio de reglamentaciones adecuadas que fijen las áreas en que debe dividirse su territorio: zonas residenciales, comerciales e industriales; el uso que debe darse a lotes y edificios; el tipo y la altura máxima de las construcciones para obtener la salud, la seguridad, la comodidad y el bienestar de sus habitantes; que protejan los intereses de todos, estimulando el espíritu cívico de los habitantes y creando una confianza colectiva en la justicia y en la efectividad de su protección; provee aire libre, luz y espacio para todos; protege y estabiliza el valor de la propiedad y de las inversiones; provee los espacios libres apropiados en los distritos residenciales; reduce el costo de la vida; tiende a conservar el aspecto de las calles residenciales, conservando las mejoras existentes y estableciendo líneas de construcción; evita la congestión en las manzanas residenciales limitando la densidad de la población; da un carácter de permanencia a los distritos de la ciudad, aumentando a la vez su ensanchamiento apropiado; contribuye al desenvolvimiento de las industrias, localizándolas debidamente en la ciudad; evita la proximidad de las que son dañosas y molestas con las zonas residenciales; proporciona a los trabajadores de las fábricas transportes cómodos y seguros, habitaciones confortables, servicios sanitarios, parques, jardines y centros de diversión: todo debidamente situado, a fin de que su labor sea más eficiente; en una palabra, da a cada uno la justa protección de sus derechos y la libertad compatible con los derechos más sagrados de las comunidades.

La **Zonificación** no es retroactiva, sólo se aplica al desarrollo futuro de la construcción, pues sería evidentemente injusta y confiscatoria la remoción de aquellos edificios ya construídos y de comercios ya establecidos.

La **Zonificación**, en su aspecto legal, está ampliamente justificada, porque los derechos de la comunidad se dan por concedidos y los del individuo quedan subordinados a los primeros.

Antes de poder preparar una reglamentación sobre Zonificación, es necesario conocer en detalle las condiciones existentes del desarrollo de la construcción, obtener los datos e informes indispensables para formar varios mapas a colores con símbolos adecuados, llevando un registro exacto de los datos obtenidos en cuanto a los siguientes factores:

- 1.—Valor de la propiedad.
- 2.—Usos de las propiedades.
- 3.—Altura de los edificios.
- 4.—Estado de depreciación de los edificios.
- 5.—Porcentaje del terreno ocupado por la construcción.
- 6.—Tamaño de los lotes.
- 7.—Población. (Número de familias en las manzanas, etc., etc.)
- 8.—Ancho de calles.
- 9.—Localización y tipo de industrias y efecto sobre las propiedades colindantes.
- 10.—Espacios libres.

Una ordenanza o reglamentación sobre Zonificación establece, generalmente, cuatro tipos de zonas o distritos para determinados usos. Estos no son de tamaño uniforme, cubriendo en algunos casos una manzana y en otros extensiones mayores, dependiendo esto del uso presente y de las necesidades futuras de cada localidad.

Estos tipos se designan así: residenciales, de apartamentos, comerciales y manufactureros.

Los distritos de apartamentos se subdividen en cuanto al volumen para conservar el carácter de las casas para dos familias en ciertos distritos.

Las reglamentaciones sobre zonas manufactureras se refieren a los métodos empleados, más bien que a los productos obtenidos. Estas se subdividen, generalmente, en tres clases, y de esta manera se localizan las industrias molestas lo más lejos posible de las zonas residenciales.

En la preparación de un plano de zonificación debe tenerse en cuenta que el comercio si-



que las líneas de comunicación, especialmente de los tranvías, y que las industrias necesitan facilidades de comunicación y de transporte; estaciones de carga, escapes de ferrocarriles, calles pavimentadas para resistir cargas pesadas; y la libertad de acción y desarrollo sin restricciones demasiado exigentes.

En resumen, los fines que persigue la Zonificación son:

1.—Reglamentar la localización de las industrias y edificios dedicados a residencias, comercios, fábricas, talleres y otros usos determinados.

2.—Reglamentar la altura, el volumen, el tamaño y los usos de los edificios y la intensidad del uso de las áreas de los lotes.

3.—Fijar líneas de construcción.

4.—Crear una junta de apelación.



#### **Lo que Hace la Zonificación**

1.—La Zonificación evita la indebida congestión de la población, estableciendo distritos y zonas en la ciudad en que se crean reglamentaciones que impiden la aglomeración en lotes y manzanas.

2.—La Zonificación asegura condiciones mejores de salud y salubridad en hogares y oficinas, exigiendo requisitos mínimos de luz y aire.

3.—La Zonificación se ejerce por medio de los derechos de la comunidad, derechos inherentes del pueblo, para promulgar leyes que tiendan a proteger la salud, la seguridad, la moral y el bienestar públicos.

4.—La Zonificación suplementa las restricciones privadas en los contratos y escrituras y tiende a hacer más marcado el carácter permanente de alguna localidad.

5.—La Zonificación fomenta el crecimiento próspero y bien organizado de una comunidad.

6.—La Zonificación evita cambios demasiado rápidos en la conversión de grandes distritos y zonas.

7.—La Zonificación simplifica el problema de la reglamentación del tráfico, regularizando la altura y el volumen de los edificios y, por consiguiente, la congestión de las calles.

8.—La Zonificación hace posible preparar un programa práctico para la pavimentación de las calles, así como todo lo relacionado a obras públicas, conociendo de antemano el uso y las necesidades de todos los distritos ya establecidos o que habrán de desarrollarse más tarde.

9.—La Zonificación estabiliza y protege los valores de la propiedad y las inversiones, determinando de antemano el uso a que habrá de estar sujeta.

10.—La Zonificación evita la localización de edificios inadecuados en distritos donde éstos harían disminuir los valores de las mejoras realizadas.

11.—La Zonificación establece ciertos distritos en los cuales tipos variantes de usos, por razón de ciertas facilidades convenientes, pueden desarrollarse y localizarse. Esto estabiliza la inversión.

12.—La Zonificación tiende a eliminar los distritos congestionados y malsanos.

13.—La Zonificación controla el carácter establecido de distritos y zonas enteras y checa la explotación futura y el uso indebido de la propiedad.

14.—La Zonificación restringe las tendencias indebidas en el crecimiento de una ciudad.

15.—La Zonificación hace uso de las condiciones existentes y de la tendencia de un desarrollo general.

16.—La Zonificación crea, por ley, distritos en los cuales las reglamentaciones debidas en cada caso prohíben la construcción de estructuras perjudiciales o no deseables, así como los usos a que deben destinarse esas tierras.

17.—La Zonificación es una extensión de los principios fundamentales que sirven de base al código de la construcción.

18.—La Zonificación separa usos de carácter semejante y designa distritos adecuadamente apropiados para su extensión y desarrollo.

19.—La Zonificación hace de la ciudad un lugar más ordenado y cómodo para vivir y trabajar.

21.—La Zonificación obra como una medida de protección para todos los habitantes y propietarios, proveyendo contra el uso y el desarrollo indebidos de las tierras colindantes.

22.—La Zonificación es una parte del plano general de la ciudad.

#### **Lo que no Hace la Zonificación**

1.—La Zonificación no cambia las condiciones existentes. No es retroactiva y no evita la continuación de tiendas existentes en distritos residenciales o en otros tipos de usos no restringidos.

2.—La Zonificación no establece exigencias permanentes o que no pueden cambiarse más tarde cuando así sea necesario a causa de un desarrollo y un crecimiento normales. La ciudad tiene el derecho para cambiar los límites y reglamentación de algún distrito.

3.—La Zonificación no está basada en trabajos de adivinación ni reglamentación arbitrarias, sino que está basada en un estudio de las condiciones existentes.

4.—La Zonificación no lastima la garantía constitucional de la igualdad.

5.—La Zonificación no pone en peligro o retarda el desarrollo o progreso de la comunidad.

6.—La Zonificación no interrumpe o anula las restricciones privadas de la propiedad.

7.—La Zonificación no se aplica uniformemente en toda la ciudad. Los diferentes distritos proveen reglamentaciones que varían de acuerdo con las necesidades de cada uno, pero las reglamentaciones de distritos semejantes son siempre las mismas en toda la ciudad.

8.—La Zonificación no es parcial, sino que se aplica por igual en todos los casos y a todos los habitantes de la ciudad.

**(Traducido de un folleto sobre la «Zonificación de la Ciudad de Buffalo»)**



# La Ciudad de México

Resumen extractado de la "Historia Sumaria de la Ciudad de México", por Jesús Galindo y Villa : 1925

*El México de la Colonia  
De 1521 a 1790*

Montones de cadáveres, edificios desmoronados, desolación y muerte después del memorable 13 de agosto de 1521.

A Cortés exclusivamente se debe la fundación de la actual Ciudad de México, sobre los escombros de la anterior.

Las autoridades municipales nombradas por Cortés proceden a formar el plano o *traza* de la renaciente población, abarcando un espacio rectangular dicho plano, limitado por zanjas que corrían de norte a sur y de poniente a oriente. A este perímetro se le llamó también La Traza, y en 1521 pasaba por las siguientes calles:

Al Norte, y contando de Oeste a Este: desde el Puente del Zacate, Misericordia (a la que se impuso en 1922 el largo nombre de Mariana R. del Toro de Lazarín, heroína de nuestra Independencia), manzana donde se alzó el gran Convento de Sto. Domingo, con su iglesia, calle de Cocheras (o sea de las Cocheras, porque en ellas estuvieron las de la Inquisición, acera que ve al Norte), Chiconautla, Puente del Cuervo (estas tres últimas se llaman hoy 1a. a 3a. de Colombia) y 1a. de Lecumberri.

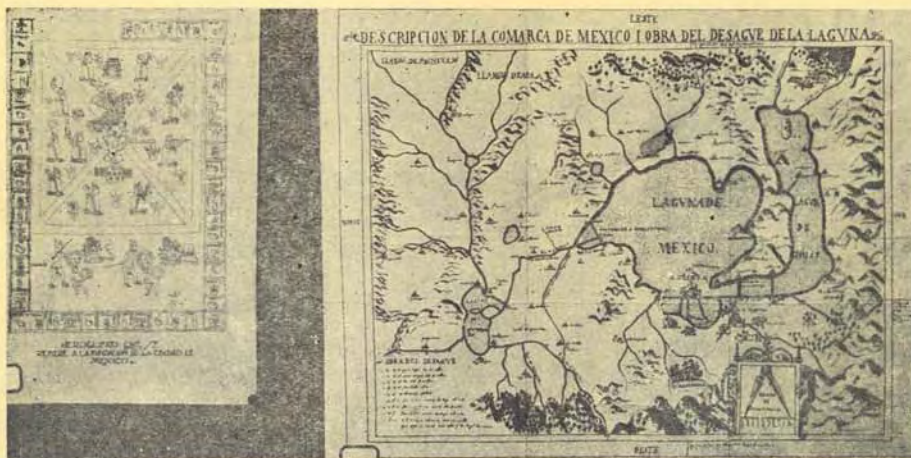
Al Oriente y enumerando de Norte a Sur, la Traza seguía por las calles que actualmente se llaman: 4a., 3a., 2a. y 1a. de Leona Vicario (Heroína de la Independencia y esposa del Lic. don Andrés Quintana Roo), 1a. y 2a. de la Santísima; calles de la Alhóndiga; calles de Talavera; Plazuela de Juan José Baz; calle del Topacio.

Al Sur: desde el Topacio y hacia el Poniente, por las siguientes calles: 1a. y 2a. de San Pablo; calles de San Jerónimo y Plaza de las Vizcaínas, hasta la esquina de la 6a. de San Juan de Letrán.

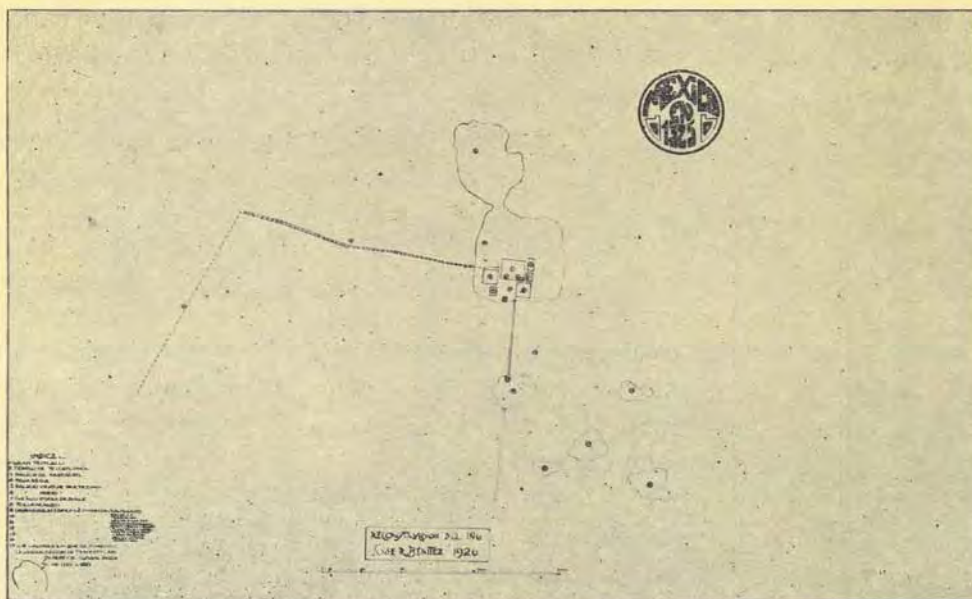
Al Poniente: desde esta última calle y subiendo al Norte, pasaba la Traza por la 5a. a la 1a. de San Juan de Letrán; calles del Teatro Nacional (antigua de Santa Isabel); Puente de la Mariscal (hoy llamada Aquiles Serdán); y Santa María la Redonda, hasta el Puente del Zacate, punto inicial de la Traza.

En 1524, el límite septentrional de la Traza se corrió poco más al Norte, pasando por Cerca de San Lorenzo, Espalda de la Misericordia, Puerta Falsa de Santo Domingo, Pulquería de Celaya, Apartado, Plaza del Carmen y 1a. de Peña y Peña.

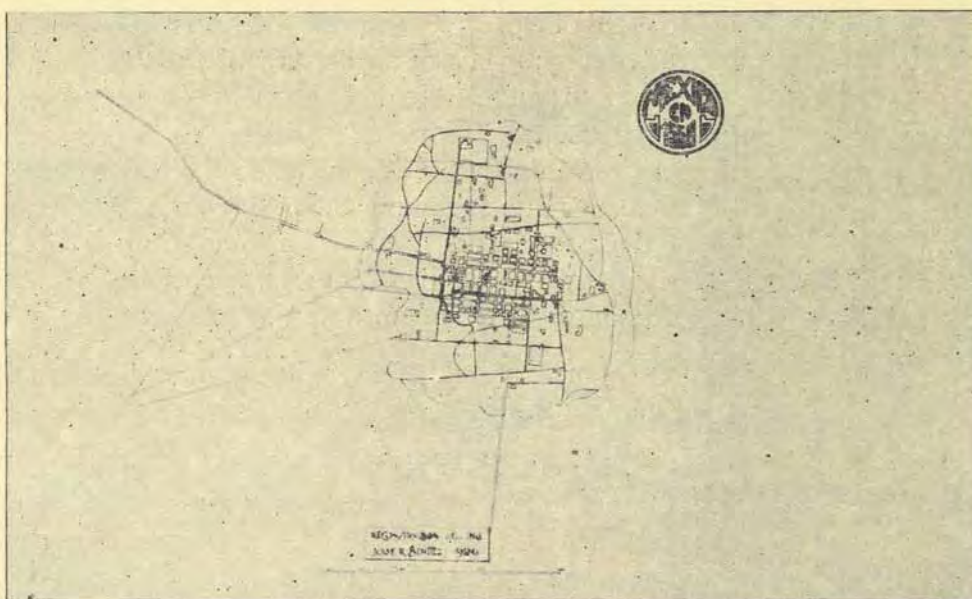




Jeroglífico sobre la Fundación de la ciudad de México  
Plano de la región por Enrico Martínez



La ciudad de México en su fundación, en 1325



La ciudad de México en 1550

Reconstrucción del Ingeniero José R. Benítez



# La Ciudad de México

*El México de la Colonia  
De 1521 a 1790*

La Traza sirvió no sólo para que dentro de sus linderos se distribuyeran los solares que iban a corresponder a los nuevos pobladores, sino para separar a la Ciudad española del resto de los pobladores indígenas.

Las calles comprendidas dentro de la Traza se tiraron a cordel, situándose perpendicularmente unas a otras, más largas las de oriente a poniente (cuadras) y más cortas las de norte a sur (cabeceras).

Tenía la Ciudad sus *calles de agua*, sus canales y acequias que se utilizaban para el tráfico y el desagüe de la urbe hacia la laguna.

La población de México en 1524 era de 30,000 habitantes, según lo expuesto por Cortés a Carlos V.

En 1554 la Ciudad de México, ya reconstruída, contaba con calles rectas amplias y bien empedradas; con edificios suntuosos y magníficos que, según su solidez, cualquiera diría que no eran casas sino fortalezas. En la Plaza Mayor existían "altos y soberbios edificios por todos sus cuatro vientos", siendo dignos de notarse el Palacio y la Real Audiencia en la esquina de Tacuba y el Empedradillo, las casas de Cabildo (Palacio Municipal) en el mismo sitio actual, el Portal de Mercaderes, las de Doña Marina; las casas nuevas (Palacio Nacional), la humilde Catedral, dedicada a la Virgen María, en medio de la Plaza.

En la calle del Arzobispado (1a. de la Moneda), la residencia del Arzobispo y el Hospital del Amor de Dios (Academia de Bellas Artes); en la esquina del Arzobispado y Seminario, la Real Universidad; en la calle de la Perpetua (Venezuela), las casas del Dr. Pedro López, Médico de Cortés; el Monasterio de Santo Domingo, el Convento de la Concepción en el término occidental de la línea de calles que se llaman Cerca de Santo Domingo y 1a. y 2a. de San Lorenzo (hoy Belisario Domínguez); el Colegio de S. Juan de Letrán para niñas mestizas, las tiendas de Tejada (Calle de Mesones) y el Convento de S. Agustín.

Por el año de 1593, bajo el gobierno del 2o. de los Velazcos, fué plantado el paseo de la Alameda.

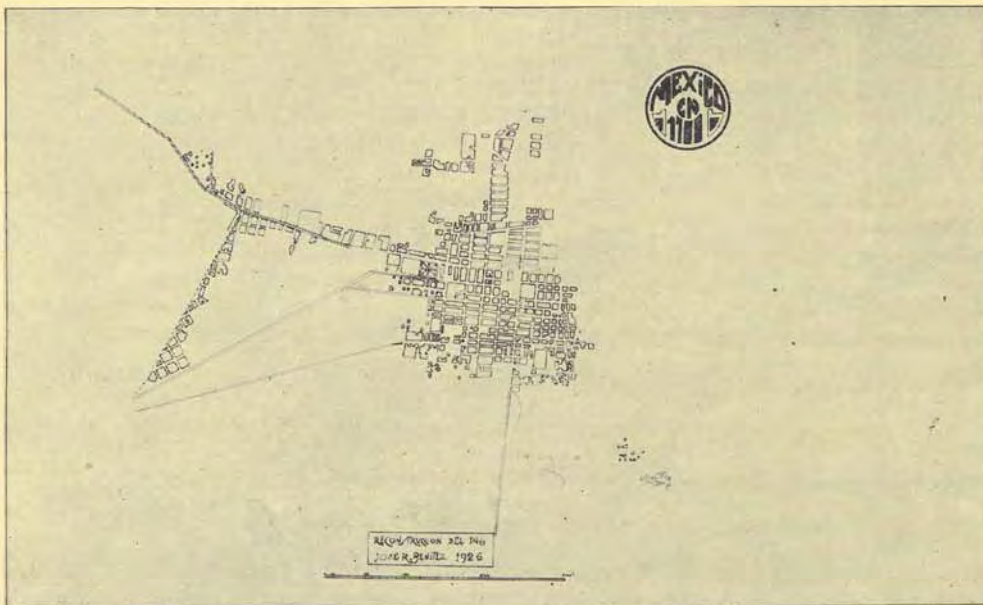
En el primer tercio del siglo XVII, la Ciudad de México había hecho enormes y sensibles progresos. El interior de la Ciudad está cuajado de norte a sur y de oriente a poniente por canales, zanjas y acequias, restos de la Metrópoli Azteca.

Existían en esta época 18 conventos de religiosos: San Fran-

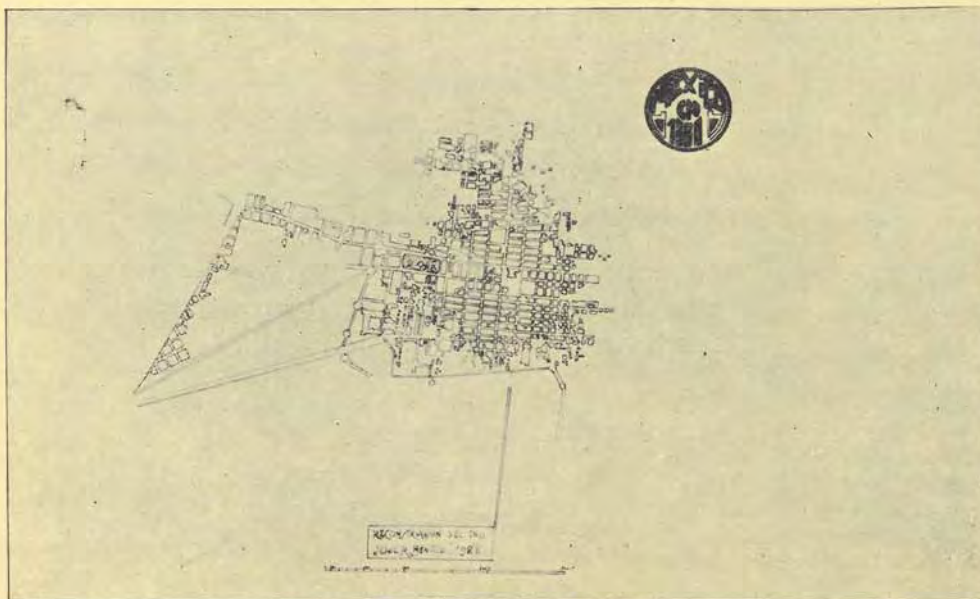




La ciudad de México en 1600



La ciudad de México en 1700



La ciudad de México en 1800

Reconstrucción del Ingeniero José R. Benítez



# La Ciudad de México

*El México de la Colonia  
De 1521 a 1790*

cisco, Santiago Tlaltelolco, San Diego, Santa María la Redonda, San Agustín, San Pablo, San Sebastián, Santa Cruz y Soledad, Santo Domingo, Portacoeli, Casa Profesa, la Casa de Estudios de San Andrés, el Colegio de San Ildefonso, el Noviciado de Santa Ana, Nuestra Señora de la Merced, Nuestra Señora de Belem, el Carmen, Nuestra Señora de Monserrate.

Los conventos de monjas eran 14: Santa Catalina de Sena, La Encarnación, Santa Inés, Santa Teresa, Jesús María, la Concepción, San Lorenzo, las Descalzas, Santa Clara, San Juan de la Penitencia, Regina Coeli, Santa Mónica, Las Recogidas, San Jerónimo.

La ciudad tenía ocho Hospitales: el Hospital Real de los Indios, de Nuestra Señora, del Amor de Dios, del Espíritu Santo, de San Juan de Dios, de la Misericordia, de San Hipólito, de San Lázaro.

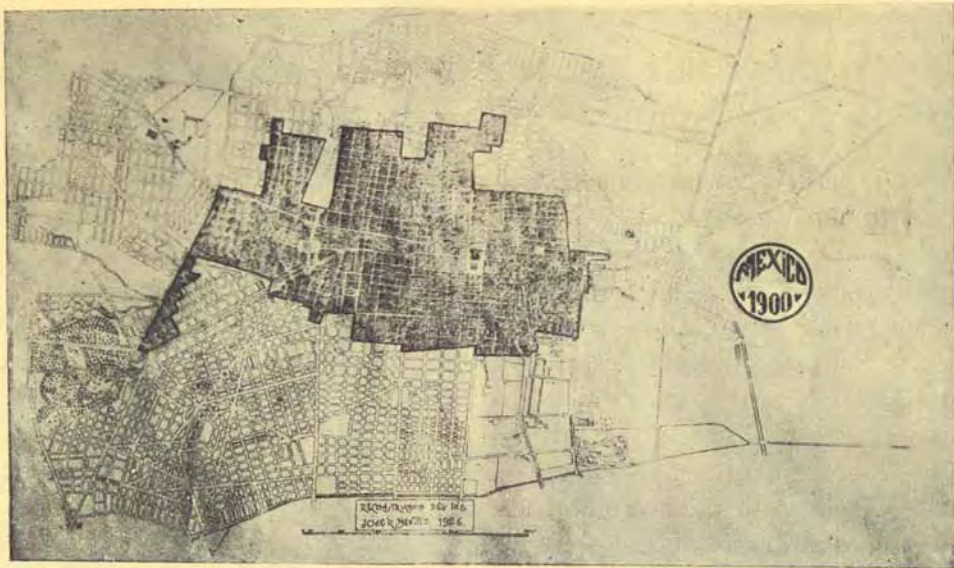
Había cuatro Colegios: el de San Juan de Letrán, el de Santa María de Todos Santos, el Colegio de Cristo, el Gran Colegio de San Pablo.

Culminan, además, por su importancia y magnitud, el Palacio Real (Palacio Nacional), la Catedral actual en construcción y cuya primera piedra se puso en 1570; la Casa del Cabildo; la Casa Arzobispal; la Universidad, en la Plazoleta donde está el Mercado del Volador; la Alameda; el Acueducto o Arquería.

El siglo XVIII fue para la Ciudad de México, en cuanto a la parte material, un período de auge y el verdadero de la reedificación de sus edificios públicos.

Las construcciones coloniales, tanto las de estilo barroco como las churriguerescas, reflejaban, en sus cúpulas, en su decorado polícromo, en sus remates, en el uso de los materiales y en lo atrevido y caprichoso de las formas, el espíritu y la fuerza constructora del español mezclados armoniosamente con la ingenuidad, con la fantasía, con el misticismo, con la habilidad del indígena, del criollo o del mestizo que dejaban en la piedra la huella de sus manos y de su alma, y creaban con sus obras un estilo netamente mexicano.

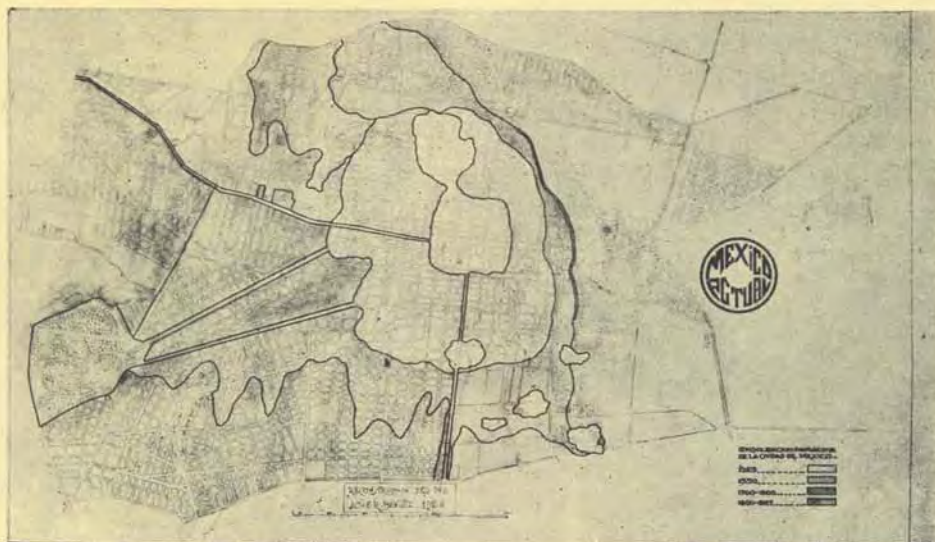




La ciudad de México en 1900



La ciudad de México en 1927



Plano de conjunto mostrando la consolidación progresiva de la ciudad de México de 1325 a 1927



# Uruapan y Pátzcuaro

**URUAPAN**, una de las más bellas poblaciones del Estado de Michoacán, está situada al principio de una planicie y en el declive de una serie de montañas, y la atraviesan el hermoso Cupatitzio, que nace en ella, así como numerosos riachuelos. La ciudad está cubierta de huertas y jardines y rodeada al norte y al poniente de espesos bosques; al este y al sur, a poca distancia, se dilatan también los montes. Está situada a 125 kilómetros al suroeste de Morelia y a 430 kilómetros de la ciudad de México; fue fundada en 1540 por Fray Juan de San Miguel.

Su nombre se deriva de la palabra Urani, que en tarasco significa "jícara", a cuya fabricación se dedican sus moradores y en la cual han sobresalido produciendo verdaderas obras de arte en sus lacas inimitables, así como en sus trabajos de pluma.

**PATZCUARO**, situada en el hermoso valle de su nombre y a 4 kilómetros de distancia del encantador Lago de Pátzcuaro, es una de las ciudades más pintorescas de la República. Está situada a 2211 metros sobre el nivel del mar, siendo su distancia a la capital de la República de 439 kilómetros y su población presente de 7200 habitantes.

Por un lado, la perspectiva del lago con sus islas cubiertas de flores, y por el otro, los montes y los bosques forman un conjunto de sorprendente belleza. Sus calles son irregulares y tortuosas.



Pátzcuaro - Calle que va a la Plaza Principal



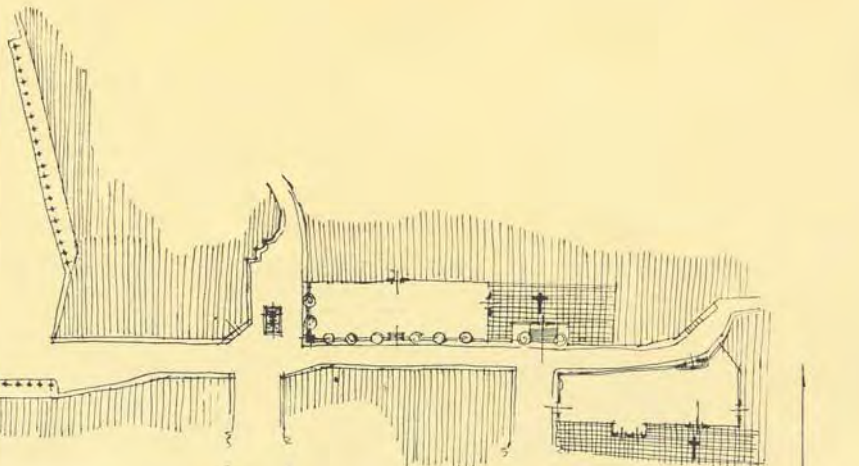
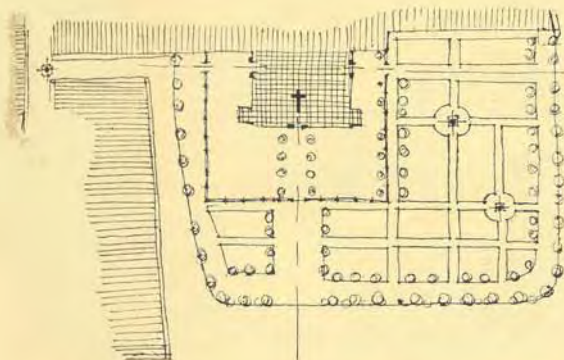
Plaza de San Francisco - Pátzcuaro

La sencillez y la unidad que presentan sus plazas forman un conjunto muy agradable. La plaza principal, de forma rectangular, tiene cerca de 160 metros por 130 metros y la solución arquitectónica obedece a cierta simetría según su eje norte sur. La calle que arranca del lado oriente sube siguiendo la pendiente del terreno hasta encontrar, frente al atrio de la iglesia de San Francisco, la calle que une este atrio con la Plaza de la Basílica. Forman estas dos plazas un conjunto interesante a la vez que imponente, pues existe entre ellas un desnivel de cerca de 10 metros y las calles que las unen van siguiendo la topografía del terreno y presentando un aspecto muy pintoresco con sus casas techadas de teja.

La plazuela de San Francisco está situada más abajo aún que la Plaza Principal y es de tamaño más reducido. Los alzados son muy sencillos y obedecen simplemente a las necesidades de la región. Posee Pátzcuaro una buena Parroquia, el Palacio del Obispo don Vasco de Quiroga, en donde se fundó el Colegio de San Nicolás de Valladolid, trasladado más tarde a Morelia y que fue el primer Colegio de América; tiene también un hospital y varios edificios coloniales de interés.

La palabra Pátzcuaro significa en tarasco: "lugar de alegría", habiendo sido fundada la ciudad de este nombre en 1520 por don Vasco de Quiroga, quien la estableció en lo que fue un barrio de la ciudad indígena de Tzintzuntzan.





→ CONVENTO - FERMADO - DE - LA →

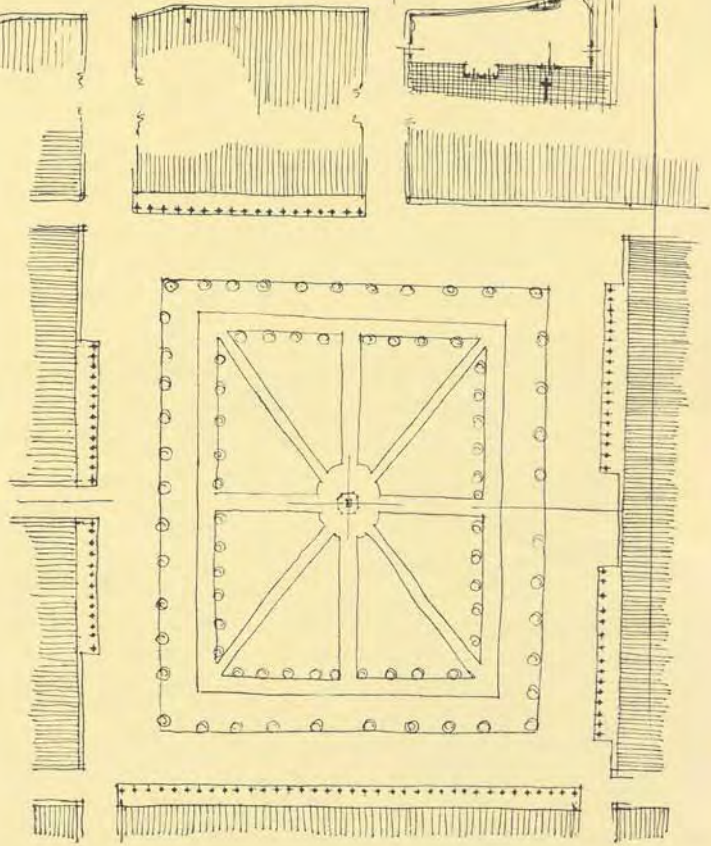
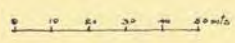
→ PLAZA MAYOR - Y - LA →

→ PLAZA DE LA BASILICA →

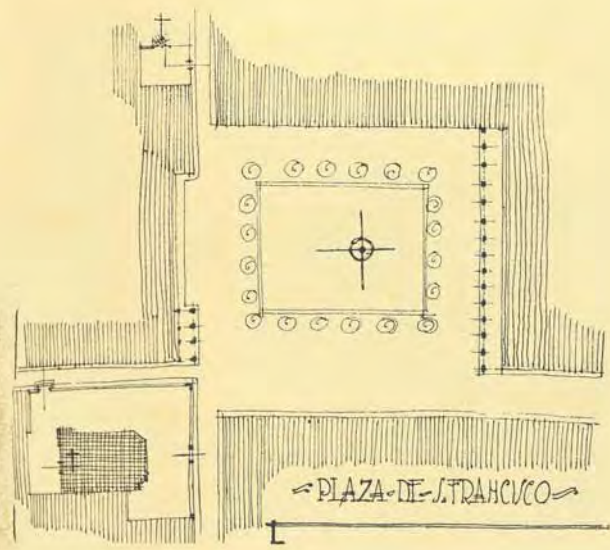
→ DAZZCVADO - MICH →

ADICION - C. B. VERGARA -  
ARQ - E. DEL MODAL -

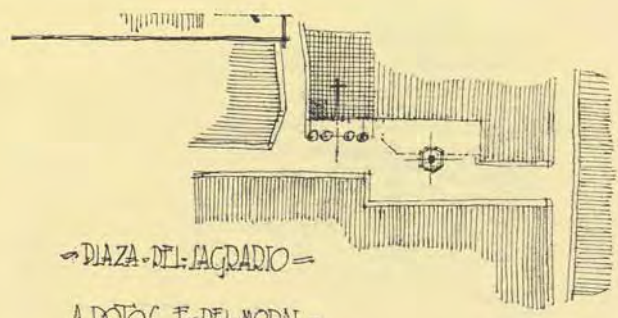
→ SEPTIEMBRE - D - 1927 →



→ DAZZCVADO - MICH →



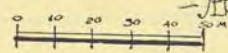
→ PLAZA DE S. FRANCISCO →



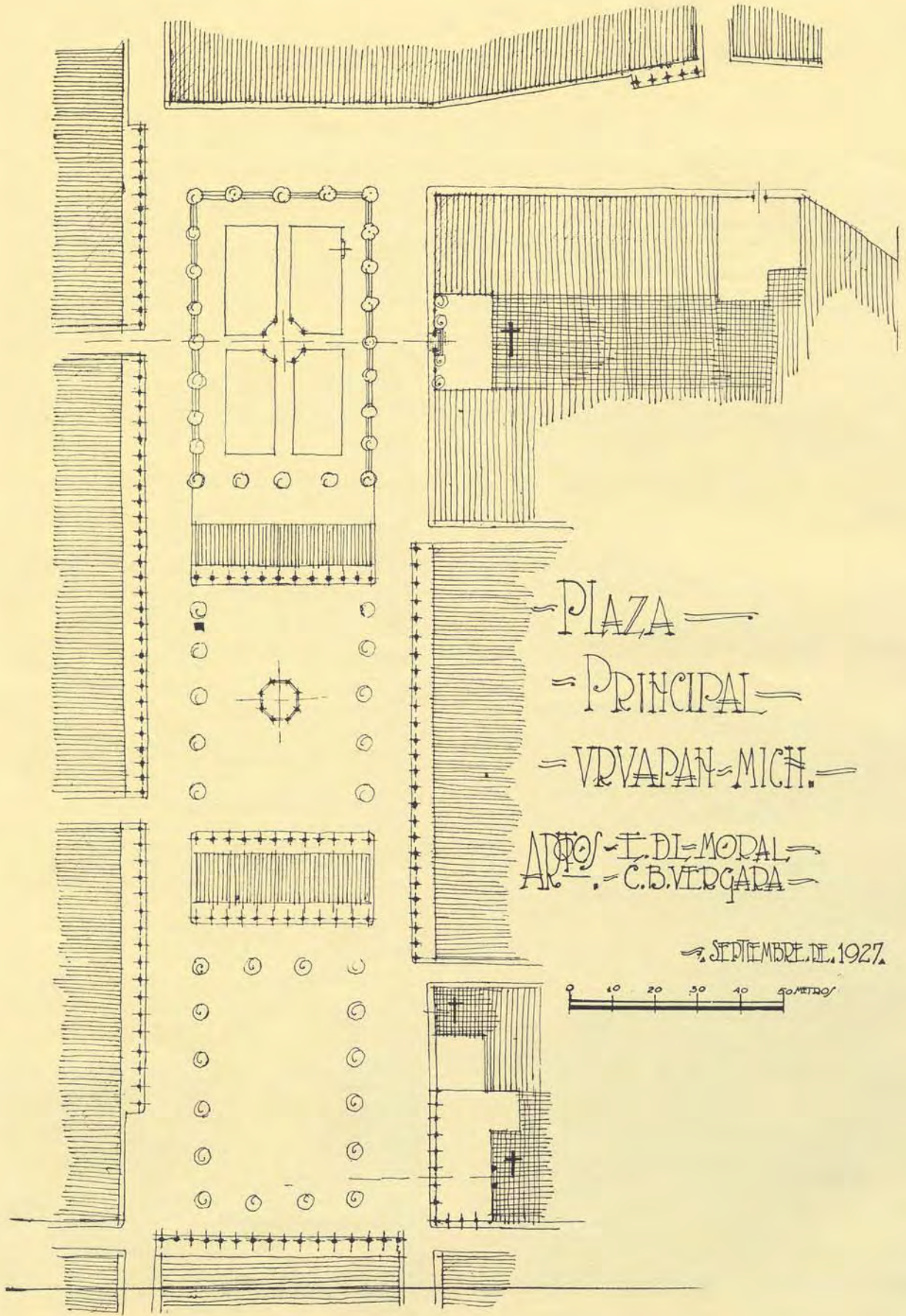
→ PLAZA DEL SACRARIO →

ADICION - E. DEL MODAL -  
ARQ - C. B. VERGARA -

→ SEPTIEMBRE DE 1927 →









# La Carretera México-Acapulco y los Proyectos del Arquitecto Francés Jacques H. Lambert

El Estado de Guerrero, situado al Sur de la ciudad de México (entre los 16°-10' a 18°-47' de latitud Norte y 1°-07'-30" a 3°-12'-30" de longitud E. con respecto al Meridiano de México) y cuyo suelo áspero, montañoso y abrupto ha sido siempre el obstáculo máximo para su desenvolvimiento, va al fin a ver concluida en el breve lapso de dos meses (faltan sólo 12 kms.), una de las obras más transcendentales para su progreso, bienestar y desarrollo: La carretera México-Acapulco. Esta vía, que unirá nada menos que la Capital de la República con el principal puerto de Guerrero, Acapulco, y que atraviesa el Estado de norte a sur, cruza regiones ricas naturalmente en productos agrícolas, minerales y forestales. Su importancia puede sintetizarse en las siguientes causas:

1ª Porque constituye un camino de penetración, esto es, una vía destinada a llevar progreso, adelanto, vida y energías a una comarca retrasada y porque servirá para que el agricultor pueda dar salida a sus cosechas, así como para que la cultura se difunda allí donde ahora no puede llegar, y finalmente, para que los pueblos se comuniquen entre sí y con la Metrópoli.

2ª Porque constituye un camino militar y estratégico tanto desde el punto de vista nacional como del internacional, ya que permitiría al Gobierno de la República acudir violentamente con sus fuerzas a los lugares del Estado en que el orden estuviera perturbado, o bien serviría para la movilización de los elementos necesarios para la defensa de nuestras costas occidentales y de nuestro principal y más importante puerto estratégico, Acapulco, llave de la ciudad de México en el Pacífico.

3ª Porque será una ruta comercial llamada a ser de gran porvenir y a contribuir a una mejor y más fácil distribución de nuestras riquezas, poniendo en íntimo contacto las fuentes de producción con las de consumo.

4ª Porque constituirá un camino industrial de excepcional interés, ya que permitiría la explotación de sus vastos recursos minerales incosteables hoy día por las dificultades para el transporte de la maquinaria y útiles necesarios para el aprovechamiento de los criaderos metalíferos, y por los altos fletes a lomo de bestias que absorben casi el valor de los metales y no dejan margen de utilidad.

A las razones anteriores que establecen la importancia de la carretera México-Acapulco como factor cultural, militar, comercial e industrial, puede añadirse la de su interés no menor como camino de turismo. En efecto, la carretera México-Acapulco atraviesa en su curso las altas serranías del Distrito Federal, las abruptas montañas de Morelos y la elevada cordillera de la Sierra Madre del Sur, a la vez desprendimiento y continuación de la majestuosa Cadena de los Andes.

Desde el eje volcánico del Valle de México descienden las montañas en graderías cortadas por profundas cañadas y por cañones estrechos hasta el fondo del Río Balsas, formando en su curso fértiles y hermosos valles y paisajes encantadores. Desde allí ascienden nuevamente en graderías, a las que cortan otras cañadas en dirección opuesta, hasta la Sierra Madre del Sur, donde va elevándose el terreno rápidamente para formar las crestas de la cordillera y descender nuevamente hacia el Océano Pacífico, a cuyos pies casi vienen a morir para formar la Bahía de Acapulco, una de las más grandes, mejor abrigadas y bellas del mundo.

La bahía de Acapulco es de forma casi circular, estando limitada al poniente por la cordillera del Carabalí, y al oriente por el cerro de "Los Icaos"; sus comunicaciones con el mar, que sólo son visibles colocándose frente a ellas, están al suroeste y son las bocanas, esto es, dos canales estrechos formados por la Isla de la Roqueta o del Grifo; la superficie de la bahía es de 5,000 hectáreas, su profundidad máxima de 80 metros y la mínima de 9 metros; puede contener hasta 100 buques de gran porte y 200 de menor calado.

Dentro de ella está el puerto del mismo nombre, que en mexicano quiere decir "carrizal destruído", edificado al pie de los cerros de "La Quebrada" y "El Vigía", siendo población de escasa importancia, aunque está llamada a gran porvenir. Para la defensa del puerto existe la Fortaleza y Castillo de San Diego, construída en el siglo XVIII por los españoles durante el reinado de Felipe IV.

Coincidiendo casi con la conclusión de la carretera México-Acapulco, la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana inicia con todo entusiasmo y con fe sus labores en pro del embellecimiento, el







engrandecimiento y el mejoramiento de las ciudades mexicanas; nunca oportunidad más brillante que esta se le presenta para la realización de sus fines, y la aprovecha poniendo a disposición, tanto del Gobierno del Estado como del Supremo Gobierno de la Nación, con todo desinterés y buena voluntad, su acervo de datos y la experiencia y conocimientos de su fundador, de sus colaboradores y de sus arquitectos consultores, uno de los cuales, el laureado por el Gobierno francés, Mr. Jacques Lambert, de París, ha formulado el precioso proyecto de balneario que ilustra estas páginas y que a la belleza y originalidad de su concepción, auna una técnica irreprochable y una brillantez de colorido muy en consonancia con nuestro cielo y con el verdor y la exuberancia de la vegetación tropical de las costas de Acapulco.

Este proyecto, sucintamente descrito, comprende: la construcción de un balneario con todos los establecimientos anexos que contribuyen al confort y a la comodidad del viajero y dan a su espíritu contentamiento, bienestar y descanso. Comprende: hoteles, casinos, centros de diversiones, balneario propiamente dicho, garages, jardines, oficinas para los servicios públicos, etc. La construcción de esta Ciudad-Balneario aprovecha con maestría la topografía accidentada del terreno, haciendo una serie de terrazas escalonadas, en las que se levantan los diversos edificios que la forman.



**Proyecto del arquitecto francés Jacques H. Lambert para un hotel-balneario y centro de recreo en las costas del Pacífico, especialmente adaptado para construirse desde luego en la Bahía de Acapulco, una de las más bellas del mundo**

convertir este hermoso puerto en el más importante del Pacífico y de la República Mexicana.

*Ing. Francisco Antúnez Echagaray.*





**Llegada a Acapulco**



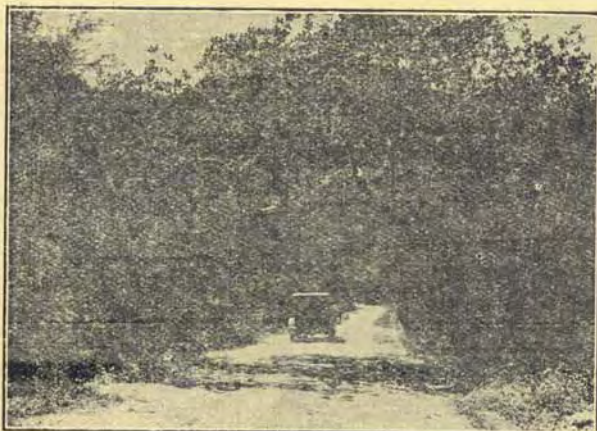
**Perspectiva del Camino de Acapulco**



**Bosques por donde pasa el camino (Acapulco)**



**Cañada del Zopilote (Acapulco)**



**Una vista del camino (Acapulco)**

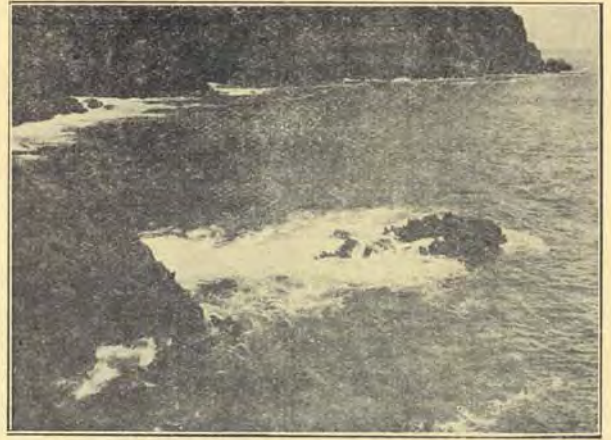


**Costa de Acapulco**

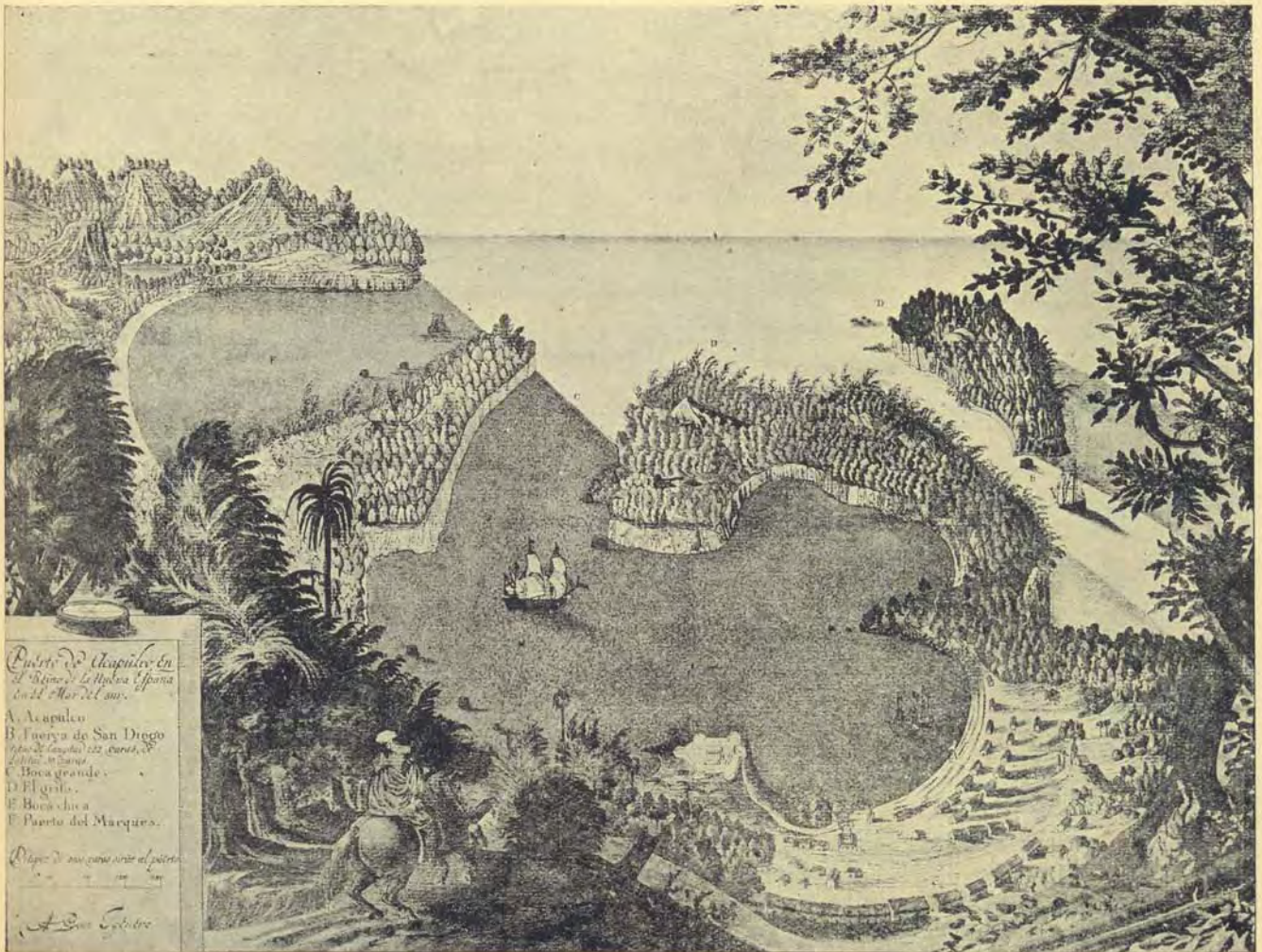




Un rincón del Puerto de Acapulco



Costa de Acapulco



Bahía de Acapulco - Grabado antiguo



# La Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones

Con la cooperación de los señores D'Acosta y Mertz, Gerentes de la Compañía de Construcciones y Equipos, pudo la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana llevar a cabo la Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones en el espléndido local que esta Compañía tiene en el edificio «Nuevo México», en la esquina de Balderas y Nuevo México, de esta Ciudad.

La exposición fue inaugurada el lunes 26 de septiembre por el Dr. don Alfonso Pruneda, Rector de la Universidad Nacional y Consejero de la Asociación, y quedó clausurada el sábado 22 de octubre de este año.

Durante el mes que estuvo abierta la exposición fue visitada por más de mil personas, inscribiéndose 200 de ellas como miembros activos de la Asociación.

El material presentado fue variado, con el fin de que el público se diera cuenta de la amplitud y de la magnitud de los problemas que abarca la planificación y al mismo tiempo se procuró que fuera en la mayoría de los casos GRAFICO, para que desde luego tuviera interés VISUAL para todos.

La Asociación hizo un esfuerzo y presentó en forma esquemática y de resumen muchos principios básicos de la planificación, con el objeto de que el público los leyera sin trabajo y de que dejaran alguna impresión, alguna semilla que quizás más tarde, con un poco de buena voluntad, llegue a fructificar en bien de todos.

En vista de la abundancia de material, tanto propio como el suministrado por los varios Departamentos del Gobierno y particulares, así como de las dificultades en la selección y colocación, no se siguió ningún orden de arreglo.

La sección de fotografía aérea fue considerada por todos como de las más interesantes, ya que contaba con vistas aéreas muy hermosas de diversas partes de la Ciudad de México, de muchas ciudades del país y del extranjero.

El arquitecto don Luis Prieto y Souza, Presidente de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, en colaboración con don Víctor Pingarrón, presentaron su espléndido Plano de la Ciudad de México y Municipalidades, a la escala de 1: 10,000, que es sin duda el Plano más completo y más bien presentado que se ha hecho de esta ciudad.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas envió una serie de planos excelentes del Distrito Federal, de

comunicaciones telegráficas en la República, de la red de ferrocarriles, etc.

La Dirección General del Catastro nos proporcionó los planos prediales y de detalle más precisos que existan de la Ciudad de México, de las Municipalidades de General Anaya, Coyoacán, Tacuba y Tacubaya, así como cuatro ejemplares originales de las secciones catastrales de la Ciudad de México.

La Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos mandó bellísimas cartas de varios Estados de la República, así como planos de varios puertos y unos álbumes con datos climatológicos de suma importancia.

La Comisión Nacional de Caminos tomó un interés muy marcado en la Exposición y nos facilitó unas gráficas sobre el movimiento y aumento del tráfico en las carreteras de Puebla y de Pachuca, los trazos y cortes de los trabajos realizados por esta Comisión en la construcción de caminos en la República, fotografías excelentes de los caminos construídos, especialmente, el de Acapulco, proyectos para el puente del Río Papagayo, trabajos técnicos excelentes sobre la construcción de caminos que demuestran claramente la excelencia de los elementos profesionales con que cuenta la Comisión Nacional de Caminos.

El Museo Nacional nos dio una serie de ampliaciones fotográficas de planos y fotografías de la Ciudad de México y de la Plaza de la Constitución en diferentes épocas, que llamaron la atención del público.

El ingeniero don José R. Benítez, que en forma excepcional ha dedicado buena parte de su vida a trabajos de estudio y de investigación histórica sobre la Ciudad de México y sobre el número y localización de todos los monumentos religiosos e históricos en la República, nos cedió la serie que ha preparado sobre la evolución y desarrollo de la Ciudad de México desde su fundación en 1325 hasta la fecha. Este fue uno de los trabajos más completos que se exhibieron.

El ingeniero Vicente Suárez Ruano tuvo la deferencia de prestarnos para exhibirlos varios planos antiguos de las ciudades de Guadalajara, Zacatecas, Puebla, Toluca y París.

El ingeniero Juan Antonio Antúnez Echagaray presentó un Plano de la Ciudad de Nuevo Laredo, con indicación del Proyecto para el saneamiento de la misma ciudad,



y un Proyecto para el Desagüe del Valle de San Cristóbal Las Casas, en el Estado de Chiapas.

El arquitecto Jacques Lambert, laureado por el Gobierno francés y Consultor de la Asociación, presentó varios proyectos o no sugerencias para realizarse en México: un Sanatorio en la falda de los volcanes, un centro distribuidor de cereales y materias primas en la región del Bajío, un hotel y estación de aprovisionamiento en las llanuras sonorenses, un balneario y centro de recreo en las costas del Pacífico, dos jardines-viveros, y un mapa de la República con el sistema troncal de caminos.

El señor R. Ramírez presentó un proyecto para la solución del problema del tráfico en la ciudad de México por medio de circuitos de tranvías norte y sur y oriente-poniente.

Su Excelencia el Ministro de la Argentina el doctor don Eduardo Labougle, tuvo la gentileza no sólo de enviarnos un espléndido plano de la ciudad de Buenos Aires, sino de interesarse muy especialmente en los trabajos realizados por la Asociación, dándonos explicaciones personales sobre la labor realizada en Buenos Aires por un grupo de ciudadanos que forman la Asociación «Amigos de la Ciudad».

El Departamento de la Estadística Nacional nos proporcionó datos estadísticos sobre la población en la ciudad de México y en la República, sobre el número de habitaciones de varios tipos en la ciudad de México, sobre el movimiento en materiales de construcción, y con esos datos presentamos dos gráficas relacionadas con el crecimiento y aumento de población en la ciudad de México, prediciendo para el año de 1950 una población de millón y medio de habitantes para la ciudad metropolitana de México.

El Departamento de Tráfico nos facilitó esquemas para el control del tráfico en la ciudad, datos estadísticos sobre el número de automóviles y camiones en la ciudad y el número de accidentes de tráfico en varios años, así como la serie de reglamentaciones sobre tráfico expedidas por el Departamento.

La Escuela Técnica de Constructores, por conducto de su director el ingeniero Anda, nos envió un plano de relieve del Valle de México, a escala y con el detalle de los caminos, obras del desagüe, etc., que atrajo la atención de los visitantes.

En la Sección de Planificación dedicada al extranjero, se expusieron los siguientes planos que forman parte de la documentación que posee la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana:

La ciudad de Londres y sus alrededores con su asombroso desarrollo de parques y jardines; la ciudad de París a vuelo de pájaro y otro plano con el sistema de servicio subterráneo de transportes; la ciudad de Nueva York, única en el mundo por su núcleo de rascacielos; la ciudad de

Chicago, con sus proyectos presentados en forma fascinadora por el artista Jules Guerin y una serie de fotografías aéreas que dan clara idea de la importancia de los trabajos de planificación ya realizados, con un costo de más de mil millones de dólares en un período de más de 15 años; la ciudad de Filadelfia, con la obra realizada en 19 años en la Vía-Parque Fairmount y con el cambio de su Estación Central para el Ferrocarril Pennsylvania, que tuvo un costo de 20 millones de dólares; la ciudad de Madrid, un espléndido plano enviado gentilmente por el Alcalde de esa ciudad y además otros planos mostrando los proyectos de ensanchamiento de aquella ciudad; planos y fotografías de Berlín, Roma y muchas otras poblaciones europeas; el plano de Washington, proyecto del ingeniero militar francés L'Enfant en 1791; el plano de Canberra, la nueva capital federal australiana, proyecto premiado del arquitecto americano Griffin; proyectos del arquitecto Bennett, de Chicago, para Puerto Rico, para California, para las ciudades de Minneapolis, Buffalo, y Ottawa y Hull en el Canadá; planos de la ciudad Lineal Española, de Mariemont en Ohio, de Forest Hills Gardens en Long Island, como desarrollos suburbanos modelos; la ciudad de Springfield, sus planos de Zonificación y edificación; la ciudad de Venice en la Florida por el urbanista John Nolen, Presidente de la National Conference on City Planning.

El arquitecto Carlos Contreras, Presidente de la Asociación, expuso varios de sus trabajos de Planificación simplemente como estudios preliminares que pueden servir como base o como sugerencia para trabajos más serios que se emprendan más tarde. Los principales fueron los siguientes:

Plano de la Ciudad de México con sugerencias de arterias nuevas y bulevares de Circunvalación interior y exterior; remoción de las estaciones, etc.

Plano Regional del Distrito Federal con sugerencias para la localización de reservas forestales.

Estudio sobre el sistema circulatorio de la ciudad de México.

Proyecto para la apertura de una Gran Avenida Norte Sur de la Plaza de la Constitución, por el Pasaje de la Diputación y Ocampo, hasta Cuauhtemotzín, Chimalpocá y 5 de Febrero

Proyecto para la apertura de una Gran Avenida Oriente Poniente, desde Chapultepec Heights hasta el camino de Puebla.

Nos proponemos exponer más detalladamente en este número y en otro más, alguno de los proyectos y planos presentados en la Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones organizada por la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana.

F. A. E.



# Puebla

La Ciudad de Puebla de los Angeles fue fundada el 30 de abril de 1530 por Fray Toribio de Benavente, llamado por los indios el Padre Motolinía. Se halla situada cerca del Río Atoyac, a los 19°-02' de lat. N., y a 2150 mts. sobre el nivel del mar.

El sitio en que se fundó la Ciudad se llamaba Cuetlaxcoapán, que significa lugar en que se lavan cueros.

El plano de la Ciudad se inclina ligeramente hacia el Oriente y esta inclinación favorece su desagüe y hace de ella una de las poblaciones más limpias y aseadas de la República. Sus calles corren de Noroeste a Suroeste, ofreciendo el conjunto de sus monumentos cierto aspecto de grandiosidad y nobleza.

Existen en Puebla un gran número de iglesias que, al igual de las de Querétaro, son verdaderas filigranas de arte antiguo colonial; se destacan principalmente la Catedral, que, en opinión de algunos eruditos, es superior a la de México, y en la de otros, casi le iguala, con la circunstancia de conservar incólume su estilo arquitectónico; su

pavimento es de mármol y de este mismo material y bronce el suntuoso tabernáculo, obra iniciada por Tolsa y terminada por el artífice poblaro José Manso, en 1819.

Otros templos dignos de mención son: la Compañía o Espíritu Santo, San Francisco, Sto. Domingo, La Soledad, La Luz, San Jerónimo, etc.

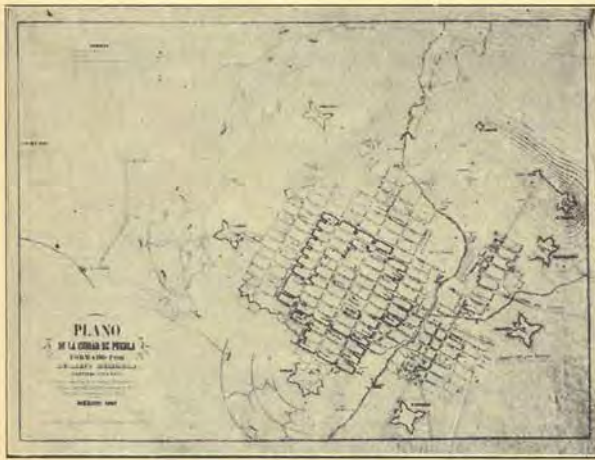
Entre los edificios públicos se cuentan el Colegio del Estado, antiguo Colegio Carolino, cuyos claustros tienen bóvedas llenas de filigranas arquitectónicas, el Palacio de Justicia, la Biblioteca del Estado con más de 80,000 volúmenes; el Palacio Episcopal; el Palacio de Gobierno, el Hospicio, el Orfanatorio, el Hospital Civil, etc. Las casas de Puebla son de hermosa construcción y sus paseos muy amenos.

En Puebla se fabrican los azulejos y la loza llamada de Talavera, cuya industria fue fundada por los españoles, quienes trajeron obreros de Talavera de la Reina, en España, para dirigir y enseñar a los nativos.



Fotografía aérea de la ciudad de Puebla, mostrando su trazo cuadrulado





Plano de la ciudad de Puebla en 1843

# Zacatecas

La ciudad de Zacatecas, capital del Estado del mismo nombre, se halla situada a los 22°-46'-4"6 de latitud N. y 30°-26'-21"6 de longitud W. del Meridiano de México, en una cañada del centro de la Sierra de Zacatecas, cuya elevación sobre el nivel del mar es de 2496 metros.

Zacatecas está rodeada de montañas áridas y bastante elevadas que interceptan su horizonte y dan a la ciudad un aspecto triste. En la falda de los cerros del Grillo y de la Bufa se escalona y agrupa el caserío, que forma una urbanización muy irregular, con sensibles diferencias de nivel, resultando de aquí calles tortuosas y estrechas.

El mineral de Zacatecas fue descubierto el 8 de septiembre de 1546 por el capitán español Juan de Tolsa; en 1585, Felipe II la erigió en ciudad y en 1588 le concedió el título de *Muy Noble y Leal Ciudad de Nuestra Señora de los Zacatecas*.

La ciudad posee buenos edificios, siendo de notarse la Catedral, cuya fachada ostenta una artística talla; S. Francisco, S. Agustín, Sto. Domingo, la Merced, la Compañía de Jesús, S. Juan de Dios y varias capillas históricas, entre las que se cuenta la de los Remedios o del Patrocinio, edificada en el Cerro de la Bufa en 1728; tiene además el Teatro Calderón, la Casa de Moneda, el Palacio Municipal, el Instituto de Ciencias, el Hospital Civil, y la Biblioteca con 20,000 volúmenes.

La ciudad de Zacatecas, con una superficie de 3763 kilómetros cuadrados, contaba, en 1900, con una población de 25,900 habitantes, mientras que en 1921 ésta se había

reducido a 15,462, es decir, una densidad de 17 habitantes por kilómetro cuadrado.

La ciudad cuenta con 3 kilómetros de líneas de tranvías urbanos de tracción animal.

El clima es muy variado, pero más bien frío y húmedo.

En las regiones del sur se cultiva el tabaco y la caña de azúcar y en las regiones del norte, áridas y frías, los cereales, las frutas, el cacahuete, el maguey y el chile.

Es muy notable la escasez de agua en la ciudad.

La principal riqueza del distrito es la minería, y según rezan las leyendas, de 1548 a 1822 produjo cerca de 700 millones de pesos de plata.

El Estado de Zacatecas produjo en 1924, 16,000 toneladas de metales—oro, plata y plomo—con un valor de poco más de 17 millones de pesos.

De los 12 millones de hectáreas de tierra cultivable con que cuenta la República, el Estado de Zacatecas cuenta con 2.783,869 hectáreas.



Plano de la ciudad de Zacatecas en 1908



# Chicago

La Exposición Colombiana Mundial, que se celebró en la ciudad de Chicago en marzo de 1893, puede considerarse como el origen de los trabajos de planificación en los Estados Unidos, basados en un criterio moderno y amplio, para controlar el desarrollo ordenado de las grandes ciudades americanas.

Chicago había llegado a ser una comunidad comercial e industrial de gran importancia; donde los hombres de negocios se reunían para discutir y para proyectar obras que beneficiaran a la comunidad y que engrandecieran y embellecieran a la ciudad que amaban y de la que se mostraban siempre orgullosos.

De entre estos grupos se destaca el Commercial Club de Chicago, que en 1906, primero, y más tarde, en 1907, junto con el Merchants Club, de la misma ciudad, inició la preparación del Plano de Chicago; encomendándole ese trabajo a un hombre excepcionalmente capacitado para realizarlo, tanto por su competencia profesional como por su experiencia y por su brillante y clara imaginación, y por la grandeza de su espíritu que predicaba: no se hicieran proyectos pequeños, porque no tienen poder bastante para excitar el entusiasmo de los hombres, y porque no se realizarán jamás...: el arquitecto Daniel H. Burnham.

Más tarde fue su colaborador el arquitecto Edward H. Bennett, quien ocupa ahora el puesto de Consultor de la Comisión de Planificación de la Ciudad de Chicago.

El Commercial Club de Chicago costó la preparación del Plano de Chicago, suscribiendo la cantidad de 85,000 dólares, y después otros 52,000 dólares más, hasta que quedó formada, en 1909, la Comisión de Planificación de la Ciudad de Chicago, compuesta de 328 miembros, que representaban los intereses comerciales, industriales y sociales de esa gran ciudad.

Para obtener la cooperación de todos los habitantes de Chicago, se presentaron las siguientes consideraciones:

1ª—Si Chicago ha de llegar a ser, como todos lo creen, la ciudad más grande y más atractiva del continente americano, es necesario que crezca y se desarrolle en forma or-

denada, y que los gastos que se hagan para mejoras públicas sigan un programa determinado, que signifique una economía anual de importancia en las erogaciones municipales.

2ª—El Plano de Chicago ha sido formado con el fin de que sirva de base para el desarrollo de un plano municipal, que abarque la ejecución de obras públicas, en un período de 50 años. No se presenta como un plano absoluto y restringido, sino como una sugestión que pueda modificarse, de acuerdo con las condiciones y circunstancias que se vayan presentando, y de acuerdo con el criterio y la voluntad de la comunidad.

3ª—El Plano de Chicago no se presenta como un proyecto para gastar cantidades ilimitadas de millones de dólares, ahora o en el futuro, sino que al contrario, es una sugestión comprensiva de lo que puede realizarse en 50 ó 100 años, de acuerdo con un plano definitivo, gastando el dinero que debería gastarse, de cualquier manera, año tras año, en mejoras públicas permanentes.

4ª—El Plano de Chicago no se halla en contradicción con ningún otro plano y proyecto, para el desarrollo comercial o industrial de la ciudad.

5ª—El Plano de Chicago no debe considerarse solamente como la materialización del sueño de un artista, o como un proyecto teórico para el embellecimiento de la ciudad, sino como un estudio serio para lograr su desarrollo ordenado, que se reflejará en el crecimiento industrial y comercial de Chicago, en el aumento del valor de la propiedad, en su embellecimiento y atracción para sus habitantes y para los turistas que la visiten.

6ª—El Plano de Chicago no pretende la remodelación de la ciudad, en uno o en diez años, pero sí se ofrece, con la seguridad de que mientras más pronto se inicien los trabajos de planificación y de construcción que se proponen, más pronto se verán los beneficios, derivados de un desarrollo urbano, ordenado y bien dirigido, y de acuerdo con los deseos claramente expresados por todos los habitantes de esa gran ciudad, que dan al mundo un bello ejemplo de civismo.







# Filadelfia

La ciudad de Filadelfia, en el Estado de Pennsylvania, en los Estados Unidos, convencida de la necesidad de contar con un plano definido para el desarrollo ordenado de la ciudad, ha dedicado, junto con otras muchas ciudades, su atención a los problemas de su futuro crecimiento y se ha dado cuenta de las condiciones difíciles que iban resultando a causa de su negligencia y descuido para prever las necesidades presentes y futuras de grandes comunidades, creadas por las fuerzas del progreso moderno.

Frente a la amenaza de un desarrollo urbano sin control de ninguna especie, los habitantes han reaccionado y se han dado cuenta de la imperiosa necesidad de contar con un control público inteligente y sistemático que conozca y avalore debidamente la importancia de las funciones de una ciudad y de su crecimiento.

La idea primitiva de un Plano de Ciudad se limitaba a creer que se trataba solamente del Levantamiento del Plano y del trazo de las calles, influenciado por los propietarios de grandes extensiones de terrenos que los fraccionaban de acuerdo con sus intereses personales, sin urbanizarlos y sin tomar en cuenta para nada ni la ciudad ni las relaciones que deben existir entre todas y cada una de sus partes.

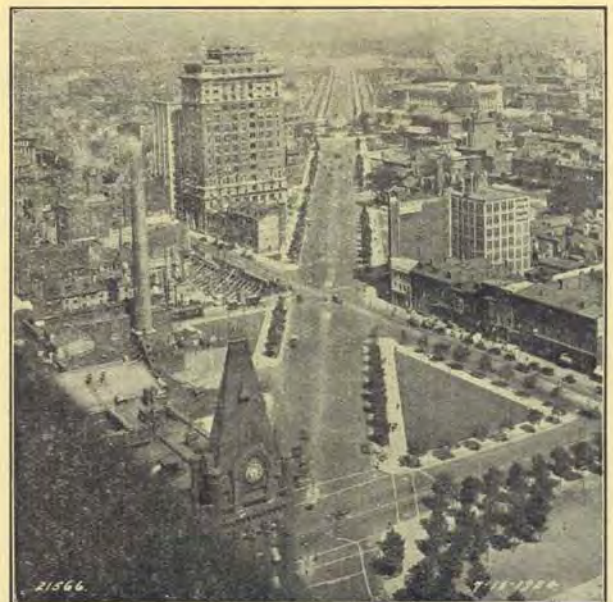
Mucho antes que el movimiento en favor de la planificación de ciudades hubiera tomado mucho incremento en los Estados Unidos, ya la ciudad de Filadelfia había considerado varios proyectos de suma importancia para la ciudad.

Proyectos como los propuestos, incluyendo el ensanchamiento y apertura de avenidas diagonales, un nuevo puente sobre el Río Schuylkill, el circuito de tráfico central para el alivio de la congestión de tráfico en la parte central de la ciudad, la remoción de la estación del Ferrocarril Pennsylvania y de la "Muralla China", de la calle Broad hasta la parte poniente de la ciudad, al otro lado del río, la apertura del gran paseo llamado "Fairmount Parkway" y otros muchos requieren un período amplísimo de tiempo para verlos realizados e incluyen problemas de legislación y de finanzas tan importantes como los de la expropiación y construcción.

Hay que tener presente siempre que un paso adelante en la ejecución y realización de un gran proyecto crea una demanda natural para la ejecución y realización de otros proyectos de igual o mayor importancia.



Filadelfia - Fairmount Parkway - Fotografía de la región afectada antes de abrirse esa arteria



Filadelfia - Fairmount Parkway - Fotografía tomada después de abierto el bellissimo paseo





Condiciones existentes antes de la apertura del Fairmount Parkway

Presentamos a nuestros lectores cuatro fotografías del proyecto ya realizado del "Fairmount Parkway", en Filadelfia, en las que puede verse la ciudad antes y después de realizado dicho proyecto, de bellísimo carácter monumental.

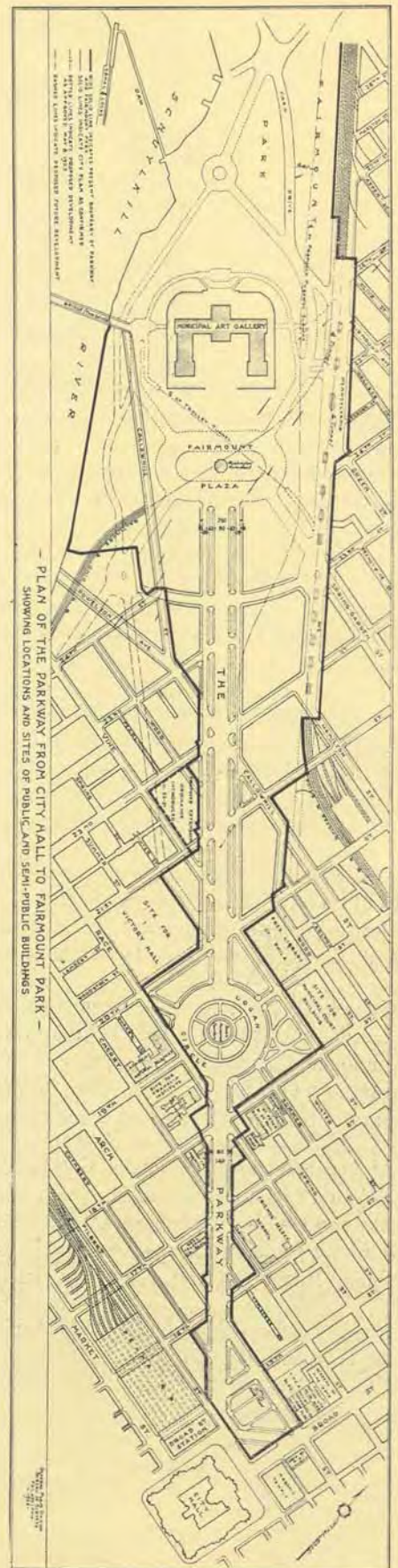
En 1891 se reconoció oficialmente este proyecto y desde entonces ha llamado constantemente la atención de los departamentos oficiales del Gobierno y de todos los habitantes de Filadelfia. La construcción efectiva de este paseo empezó en 1906, pero no fue hasta septiembre de 1909 que se revisó el proyecto y se le dio la localización que tiene ahora, tomando las medidas necesarias para evitar cualquier cambio que afectara el trazo aprobado. Hubo alguna vacilación en la continuación de los trabajos durante la administración de 1912 a 1915, pero en 1916 se aprobó el gasto de \$9.000.000.00 de dólares para la terminación del Gran Vía-Parque, que prácticamente quedó terminado el año de 1925—es decir, a los 19 años de empezado—y con un costo de \$14.000.000 de dólares.

Esta Gran Avenida parte de la Plaza del Palacio Municipal de Filadelfia, hacia el noroeste, hasta el Parque Fairmount, a orillas del Río Schuylkill, cruzando la Plaza llamada Logan Square. Del Palacio Municipal a Logan Square tiene 140 pies de ancho (42 metros) y de Logan Square a Fairmount Park tiene 250 pies de ancho (75 metros), con hileras de árboles a ambos lados y termina en una gran Plaza Monumental frente a una colina en la que están localizados los tres magníficos edificios de la Galería de Arte Municipal, que forman un bellissimo grupo arquitectónico y tienen como fondo las arboledas del Fairmount Park.

La ciudad de Filadelfia se enorgullece, y con razón, de contar con obras públicas de la belleza del Fairmount Parkway.

Fotografías y planos proporcionados por el Departamento de Obras Públicas de Filadelfia

PLANIFICACION



El Fairmount Parkway abierto al público



# Caminos

Los caminos son elementos poderosísimos de engrandecimiento nacional y de adelanto, sin los cuales no pueden existir en el estado actual de la civilización, ni el comercio, ni la agricultura, ni tampoco la vida moderna en sus diversas manifestaciones, como medida del progreso humano.

México necesita imprescindiblemente, para desarrollarse, de una red de caminos que complete nuestro sistema de ferrocarriles y sirva de auxiliar y abastecedora de éstos.

La construcción de buenos caminos es obra a la vez que utilitaria, social, de interés general y de alto patriotismo, porque: con la apertura de caminos en toda la República, habrá trabajo abundante y bien remunerado para obreros, empleados y profesionistas.

A lo largo de todas las nuevas rutas que se abran surgirán quintas, villas, pueblos y ciudades; se establecerán hoteles, estaciones de gasolina, etc.; en una palabra, se fomentará el crecimiento de la población.

Con el establecimiento de buenos caminos se abreviarán las distancias, acercando el campo a la ciudad y permitiendo así a los habitantes rurales gozar de las ventajas de ésta, lo que ayudará al intercambio social, tan necesario para el bienestar y la salud del ser humano.

Al vencerse el obstáculo del tiempo y del espacio, se pondrán en íntimo contacto las fuentes de aprovisionamiento con las de consumo, se ensancharán el comercio y la industria y podrán derramarse por todos los ámbitos de la Nación las riquezas naturales, hoy estancadas e inútiles.

Con la construcción de vías de comunicación que ligan el Territorio de Quintana Roo con el resto de la República, se podría llevar a cabo la explotación remunerativa de 4.041,522 hectáreas de bosques de maderas preciosas,

por sus cualidades de dureza, densidad, belleza, medicinales o sus aplicaciones industriales, y dejaría entonces de ser este Territorio, como hasta hoy, una carga para la Nación, ya que su sostenimiento cuesta, según promedio, \$1.095,427.12 anuales.

El desarrollo de la vialidad en todos los Estados de la República, y particularmente Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Campeche y Yucatán, inyectaría vida y energías a esas provincias retrasadas, llevaría progreso y adelanto y constituiría el factor determinante para la explotación ventajosa de sus riquezas agrícolas, forestales y minerales.

La construcción de caminos que ligan la lejana Península californiana con el resto de la República, conjuntamente con una bien dirigida corriente de emigración nacional y extranjera, nos libraría del peligro inminente de perderla, favorecería la explotación de sus vastos recursos minerales y fomentaría el comercio y la agricultura.

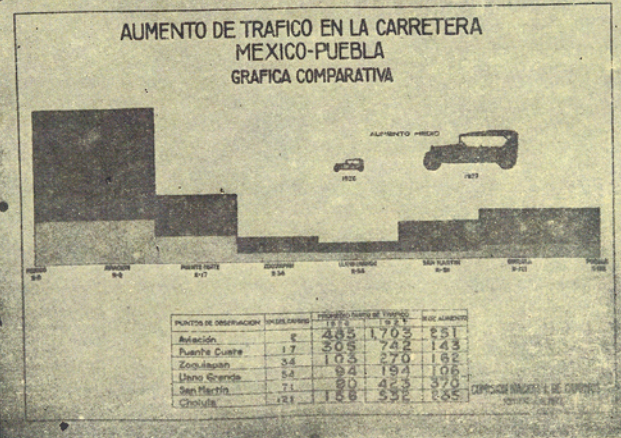
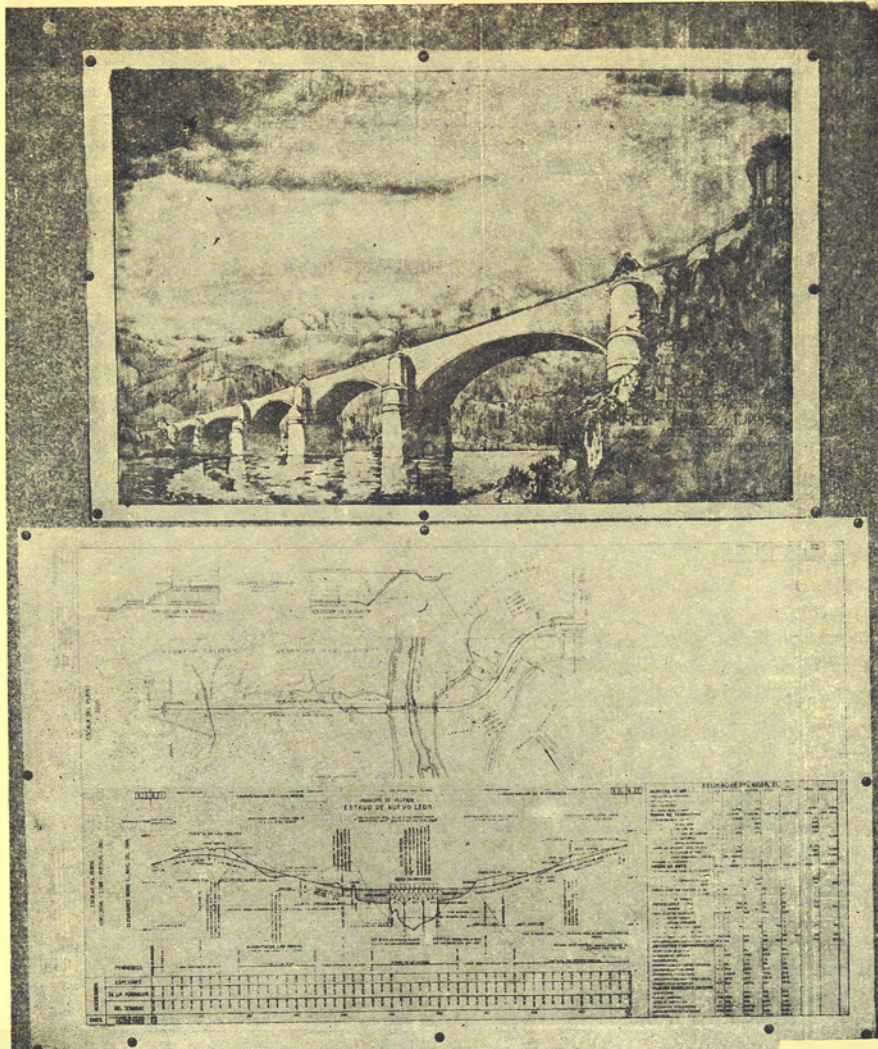
Los caminos fomentarán la difusión de la cultura y ayudarán a la educación del niño de los campos, dándole mejores oportunidades de instruirse;

contribuirán a una racional distribución de la alimentación y de las riquezas, uniformando y reduciendo el costo de la vida y creando, de consiguiente, un bienestar general;

economizarán tiempo y dinero, contribuyendo al desarrollo de la agricultura y creándole mayor número de mercados.

Al comunicar entre sí las regiones y los pueblos más apartados de la República, los caminos crearán un intercambio de ideas, establecerán la comunión espiritual de todos sus habitantes, unificarán sus tendencias y sus ideales, borrarán los odios provinciales y crearán un verdadero espíritu nacional.





Proyectos y gráficas para los caminos de Acapulco, Puebla y Pachuca, proporcionados por la Comisión Nacional de Caminos



# La Ciudad Lineal Española

La Ciudad Lineal Española, que fue ideada en 1882 por don Arturo Soria y Mata, se encuentra en construcción adelantada hoy día en los alrededores de Madrid.

**PRIMER PRINCIPIO.**—“Del problema de la locomoción se derivan todos los demás de la urbanización.”

En toda agrupación consciente o inconsciente de viviendas, el problema fundamental es el de comunicación de unas casas con otras, siendo perfecta la forma de una ciudad cuando la suma de los tiempos invertidos para ir de una casa a otra es un *mínimum*.

**SEGUNDO PRINCIPIO.**—“El Plano de la ciudad debe preceder a su construcción.” Así como la formación del plano de una casa precede a su ejecución, con mayor razón el trazado del plano de una ciudad debe anteceder a su construcción.

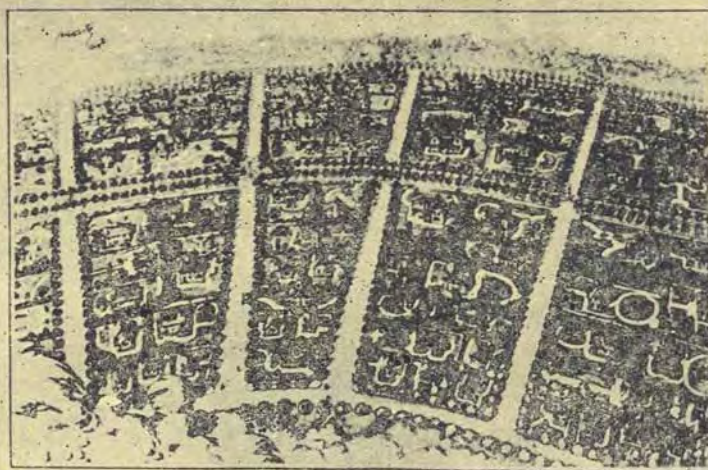
**TERCER PRINCIPIO.**—“Las formas geométricas de las calles y manzanas deben ser regulares, por ser más bellas, más cómodas y más baratas que las irregulares.” La forma de una ciudad, de acuerdo con estos principios, deberá ser la de una calle principal eje, o columna vertebral del organismo urbano, y una serie de vértebras perpendiculares constituidas por calles transversales.

**CUARTO PRINCIPIO.**—“La división de la superficie del terreno debe ser: 1/5 para la tierra dedicada a la vivienda y 4/5 para la tierra del cultivo.” El *mínimum* de la superficie de la vivienda del ser humano más desdichado no debe ser menor de 20 mts. por 20 mts. igual a 400 metros cuadrados, de los cuales 80 deben ser para la vivienda-taller y 320 para la huerta, jardín y cría de animales domésticos.

**QUINTO PRINCIPIO.**—“Independencia y separación de las cosas entre sí.” La Ciudad Lineal tiene como fórmula de urbanización: “Para cada casa una familia; en cada casa una huerta y un jardín.”

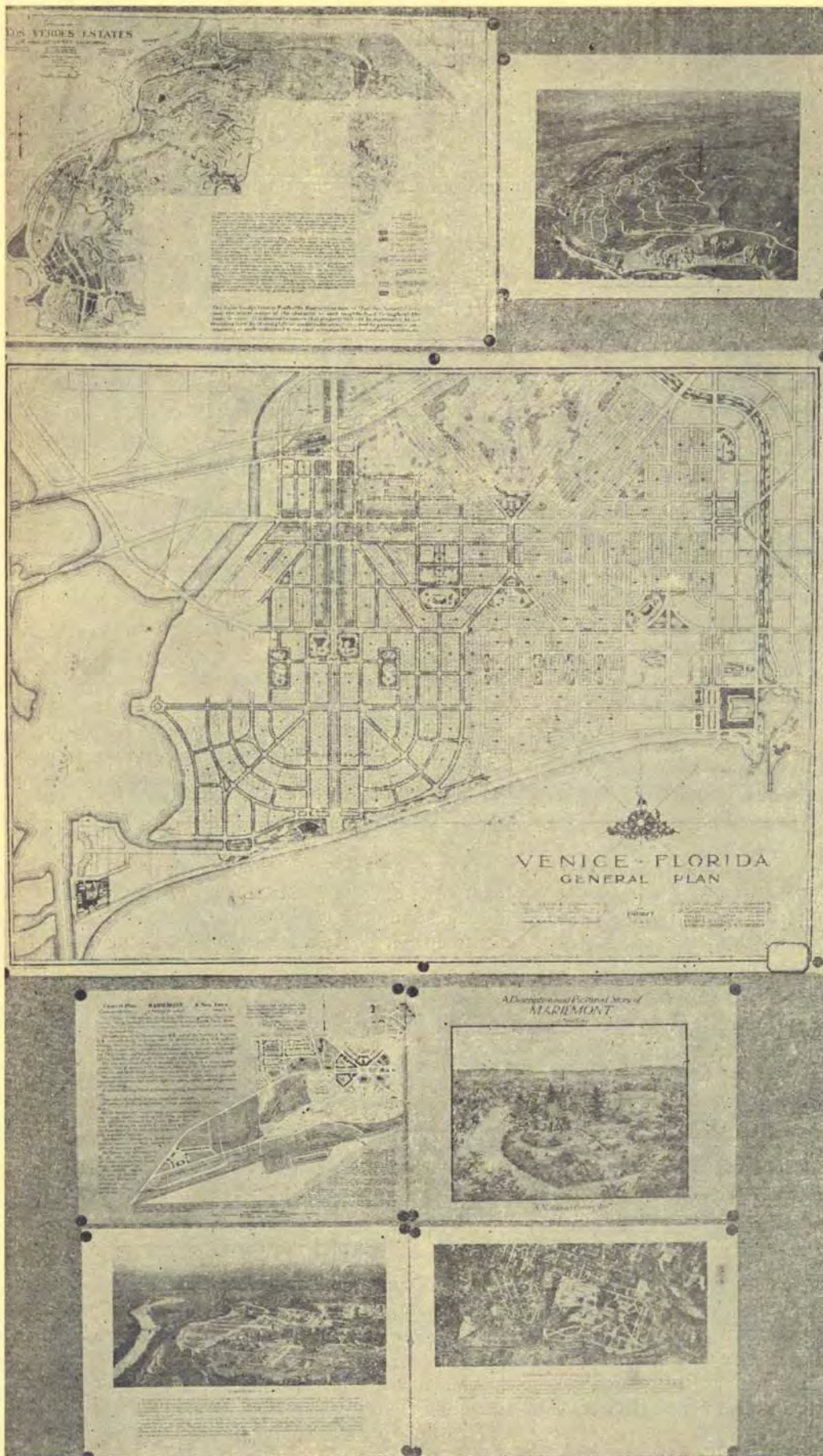
**SEXTO PRINCIPIO.**—“La doble alineación.” Entre la alineación de las tapias de una casa, límite de la calle, y la alineación de las casas debe haber una distancia mínima de 5 metros dedicada a jardín y a la colocación de objetos de ornato.

**SEPTIMO PRINCIPIO.**—“La triangulación.” La nueva arquitectura racional de las ciudades debe adaptarse al medio



Trazo y proyectos de la Ciudad-Lineal Española, en construcción cerca de la ciudad de Madrid





ambiente creado por la Geografía y por la Historia. La forma en que las ciudades "punto" del pasado deben convivir con las ciudades lineales, es enlazando las primeras por medio de las segundas para formar con el tiempo una vasta red de triángulos urbanos.

**OCTAVO PRINCIPIO.**— "Los puntos difíciles." Para atravesar ríos y montañas y salvar los obstáculos que surjan en el trayecto, la anchura de la Ciudad Lineal se reducirá a lo estrictamente preciso para el paso de la vía doble o sencilla del ferrocarril-tranvía que corra a lo largo de su calle principal.

**NOVENO PRINCIPIO.**— "La vuelta a la naturaleza." La Ciudad Lineal invierte el movimiento anárquico y peligroso de los campos hacia las ciudades, causa de la actual agitación social, con el pacífico sentido contrario del éxodo de las ciudades hacia el campo, con todas las ventajas y refinamientos de la civilización.

**DÉCIMO PRINCIPIO.**— "La justicia en la repartición de la tierra." La Ciudad Lineal es la realización, en sentido conservador y con procedimientos conservadores, de la doctrina de Henry George sobre la justa y equitativa repartición de la tierra en beneficio de todos.

**Trazo y fotografías aéreas de los desarrollos suburbanos modelos de Palos Verdes, en California; Mariemont, en Ohio, y Venice, en la Florida**



# Mariemont

Mariemont es una ilustración de la ventaja que tienen los nuevos métodos de construcción, de la economía y de la belleza que hay en proyectar y localizar una ciudad y cada una de sus casas de manera inteligente. Los cuidadosos estudios hechos permiten prever con bastante certeza su crecimiento y sus necesidades futuras.

Todos los principios de arquitectura, de higiene y de planificación de ciudades se han aplicado para obtener lo que los americanos llaman un ejemplo *nacional*. El Plano de la Ciudad de Mariemont fue preparado por los Planificadores John Nolen y Philip W. Foster, de Cambridge, Massachusetts, y se considera como uno de los arreglos más comprensivos hasta hoy realizados para crear un "suburbio-jardín".

Mariemont comenzará su vida, ampliamente provista de todo lo necesario: todo es nuevo y al día en materia de progreso, y sin embargo, con las comodidades de las comunidades muy pobladas: un centro cívico, teatros, tiendas, escuelas, estadio, mercado público, parques, arboledas, espacios libres, calles pavimentadas, con lugares para estacionamiento de vehículos e isletas de seguridad para los peatones, etc., de tal modo que sus moradores encuentren a sus puertas las mismas oportunidades de la ciudad con las ventajas del campo.

La ciudad, en la parte administrativa, se incorporará bajo las leyes del Estado de Ohio, tendrá su gobierno propio, un alcalde y un cuerpo edilicio bajo el plan de una Gerencia de Ciudad.

Un distrito escolar bajo la vigilancia del Condado de Hamilton, será establecido, en el que se impartirá la instrucción desde la más elemental del kindergarten hasta el octavo grado. Para la localización de este distrito escolar se ha reservado el sitio mejor, más amplio y mejor ventilado, a 4 millas de Mariemont.

Su iglesia pública, sin denominación especial, se proyecta que sea un lugar público de oración, abierto a todos. El pueblo, en el curso del tiempo, construirá sus iglesias para los diferentes cultos; no existiendo en los planes de Mariemont distinciones religiosas. Aquí domina el más alto espíritu de libertad y tolerancia.

Es un lugar bellísimo: una pequeña ciudad práctica que cuenta con un servicio completo de conservación y que está perfecta y totalmente urbanizada.

La señora Mary M. Emery, como fundadora, ha patrocinado esta empresa con capital propio, con el deseo expresado de que Mariemont sea un lugar de residencia para familias de diversas categorías, de que los artesanos y empleados que trabajaran en Cincinnati tuvieran mejores condiciones de vida y un lugar ideal para la construcción de sus hogares.

# "Palos Verdes"

El fraccionamiento de "Palos Verdes" está situado en los cerros que llevan su nombre y cuya extensión, de 25 millas cuadradas forma una masa o gigantesco peñasco aislado que se levanta como a 1800 pies sobre la costa de California; su clima es excelente, y las constantes brisas del suroeste, contribuyen a tener una temperatura templada y una agradable frescura todo el año. Los cerros forman una masa proyectante y contorsionada de pizarra-caliza y rocas cubiertas por una capa de tierra, sobre la que aparecen de trecho en trecho las crestas de las rocas. Con los sucesivos levantamientos de la costa se han formado una serie de terrazas separadas por pendientes acantilados y la erosión ha hecho valles poco profundos y pintorescos cañones.

Las exigencias humanas previstas son: agradables lugares para residencias, medios de acceso, tiendas, almacenes, iglesias, clubs, hoteles, escuelas, parques y campos de juego. Las casas varían desde la de tipo modesto hasta la residencia palaciega; los lotes varían desde los de 20 x 40 mts. hasta los de un acre de superficie.

El plano general del trazado comprende:

A.—Una selección de las áreas que fueron adaptadas a usos especiales como: centros de negocios, campos de recreo, parques, etc.

B.—Selección de las rutas o caminos de acceso tanto al fraccionamiento en conjunto, como entre sus diversas partes constitutivas para formar seis entradas o puertas para el tráfico, tres al Oriente y tres al Norte.

C.—Un ferrocarril eléctrico con pendientes razonables.

D.—Una vía-parque o boulevard de circunvalación a lo largo de la costa y adscrito al servicio de las terrazas inferiores; un boulevard que partiendo del Norte con pendiente de 4%, llegue a la planicie superior y una serie de diez caminos que comuniquen ambos boulevards con pendientes que llegan hasta un 7%.

E.—Localización de calles que dan acceso a los grupos de edificios y plazas, cuya forma la determina, por una parte, la topografía del terreno y la forma y tamaño de las manzanas.

F.—Una red de 112 kilómetros de caminos asfaltados, buenos pavimentos en las calles, agua, luz eléctrica, teléfonos, buenos servicios municipales y públicos tales como drenaje, agua potable, bibliotecas, correos, telégrafo, etc., completan el conjunto de comodidades.

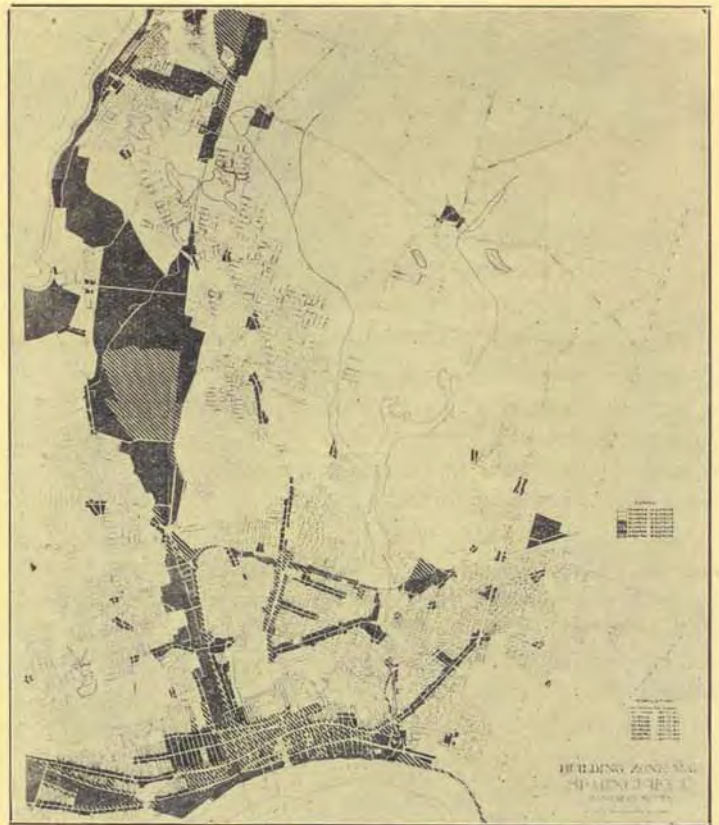
Con la planificación así esbozada se hizo una zonificación concienzuda, destinando ciertos lugares para comercios al menudeo, almacenes, madererías, etc.

El conjunto forma un todo coordinado en el que todas sus partes armonizan entre sí y a cuyo efecto los compradores de lotes están obligados a construir de acuerdo con los lineamientos establecidos por un Jurado de Arte y sólo se permiten modificaciones que no alteren el carácter general del fraccionamiento, ni su arquitectura.





**Plano de Zonificación - Springfield, Mass.**



**Plano de Edificación - Springfield, Mass.**



**Plano de Circulación - Springfield, Mass.**



**Plano de Parques, Escuelas y Campos de Juego - Springfield, Mass.**

Cortesía de George B. Ford, Vicepresidente de la Technical Advisory Corporation de Nueva York



# El Amor a la Ciudad

Reproducimos lo siguiente del epistolario "Propaganda Cívica", de Don Ricardo Olano, entusiasta defensor de los ideales de mejoramiento y embellecimiento de las ciudades colombianas:

“Medellín, 8 de enero de 1926.

Sr. Dr. Eduardo Santos.—Bogotá.

Muy apreciado doctor Santos:

Tener amor a su propia ciudad, propender por su engrandecimiento y hermosura, no es regionalismo. Es amor a la patria, porque las ciudades son parte de la patria; es cuestión de decencia personal y de educación, así como es cuestión de decencia personal y de educación tener limpia y bella la casa donde uno habita.

Es cuestión hasta de buen nombre. La ciudad refleja sus cualidades y defectos sobre el ciudadano. Cada habitante de una ciudad descuidada y sucia se desacredita personalmente. Cree uno que cada habitante de una ciudad estancada y dormida es un hombre sin iniciativa, ni energía, un . . . inepto, cuando menos.

El propietario de un edificio de fea arquitectura es un desgraciado, porque le falta el sentido, o por lo menos el instinto, de lo bello.

Y resulta también que en una ciudad fea, antiestética, insalubre, no valen las propiedades, no se venden las casas por nada.

De todo esto se deduce que todo ciudadano debe trabajar por el mejoramiento de su ciudad, porque así lo mandan su propia conveniencia y su propio decoro. Cómo

se consigue esto? Fundando en cada ciudad, en cada pueblo, una Sociedad de Mejoras Públicas.

Ha visto usted, doctor Santos, en los campos del Country Club de Bogotá a esos individuos que miran con sonrisa burlona a los jugadores de golf, que se van detrás de una bolita blanca dándole golpes con un instrumento que parece una palita? Pues los tales individuos cambiarán su sonrisa burlona por un entusiasmo extraordinario si llegan a coger el palo ese, y dan un golpe siquiera regular. Se intoxican con el microbio del golf.

Lo mismo sucede en estos asuntos de mejoras públicas. Si uno, por cualquier motivo, le presta un servicio a su ciudad, y ve que ese servicio se traduce en una mejora, experimenta una sensación extraordinaria, que no es orgullo ni vanidad, sino una inefable satisfacción silenciosa, que incita a seguir trabajando. Se intoxica con el *microbio* de la ciudad.

Las Sociedades de Mejoras Públicas son los centros que recogen y canalizan todos los entusiasmos, todas las iniciativas.

Le hablaré todavía más, en mi próxima carta, de Sociedades de Mejoras Públicas.

Suyo muy afmo.,

Ricardo OLANO.”

## Guadalajara

La ciudad de Guadalajara, capital del Estado de Jalisco, fue fundada el año de 1530 por Cristóbal de Oñate, uno de los capitanes de Nuño de Guzmán. En un principio parece que se llamó Espíritu Santo y estaba cerca de Nochistlán; luego trasladóse a Tlacotán y en 1541 se le trasladó al lugar de Analco, en el Valle de Atemeja, donde quedó definitivamente establecida el 11 de febrero de 1542, llamándosele Guadalajara porque Nuño de Guzmán era natural de la ciudad de este nombre en España.

Guadalajara está situada a los 20° 40' de lat. N., y a 658 kms. al N.W. de la ciudad de México; su altura sobre el nivel del mar es de 1552 metros. La ciudad es amplia, bella y regular; sus calles anchurosas, bien alineadas y asfaltadas, se cruzan en ángulos rectos, formando hermosas avenidas. Cuenta con veinte plazas y plazuelas, siendo la más notable la de Armas o principal, por su regularidad, sus floridos jardines, su kiosco, sus fuentes y farolas y sus sombreadas banquetas.

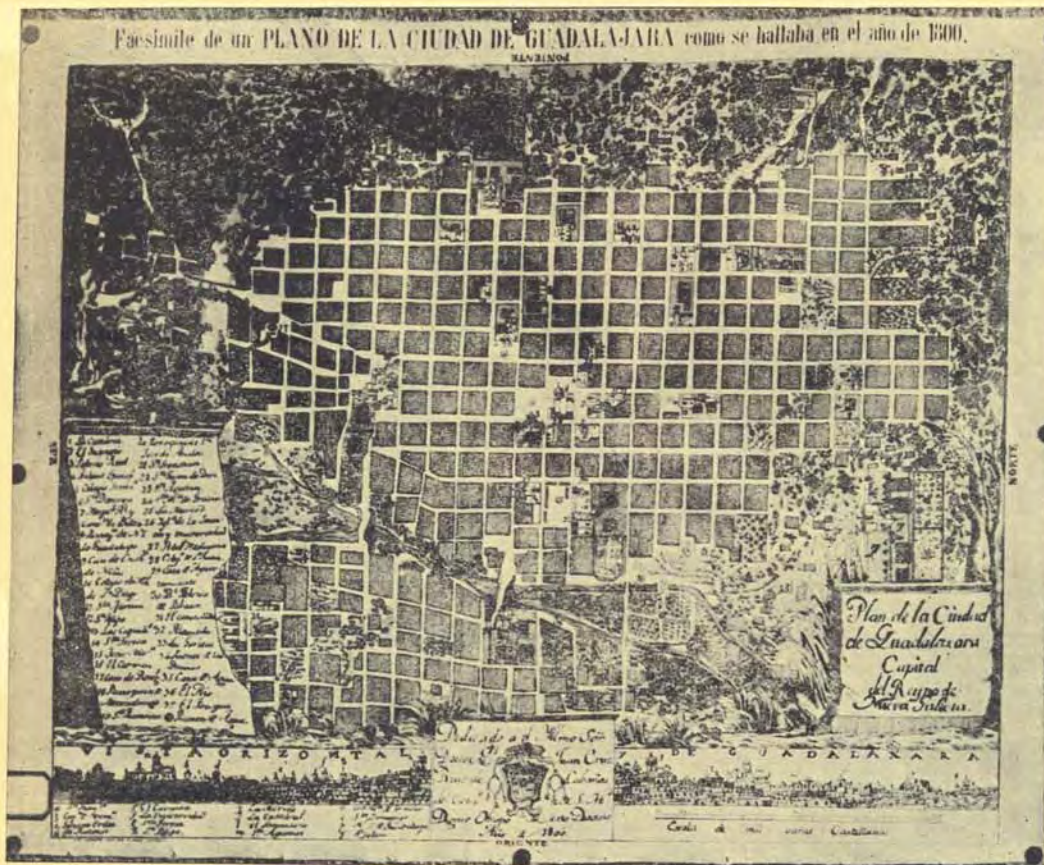
Sus edificios públicos, así como sus casas, son numero-

sos y de bella arquitectura, revelándose en ellos el buen gusto y el temperamento artístico de sus moradores; los patios de las casas, llenos de flores, limpios y espaciosos, recuerdan los patios andaluces.

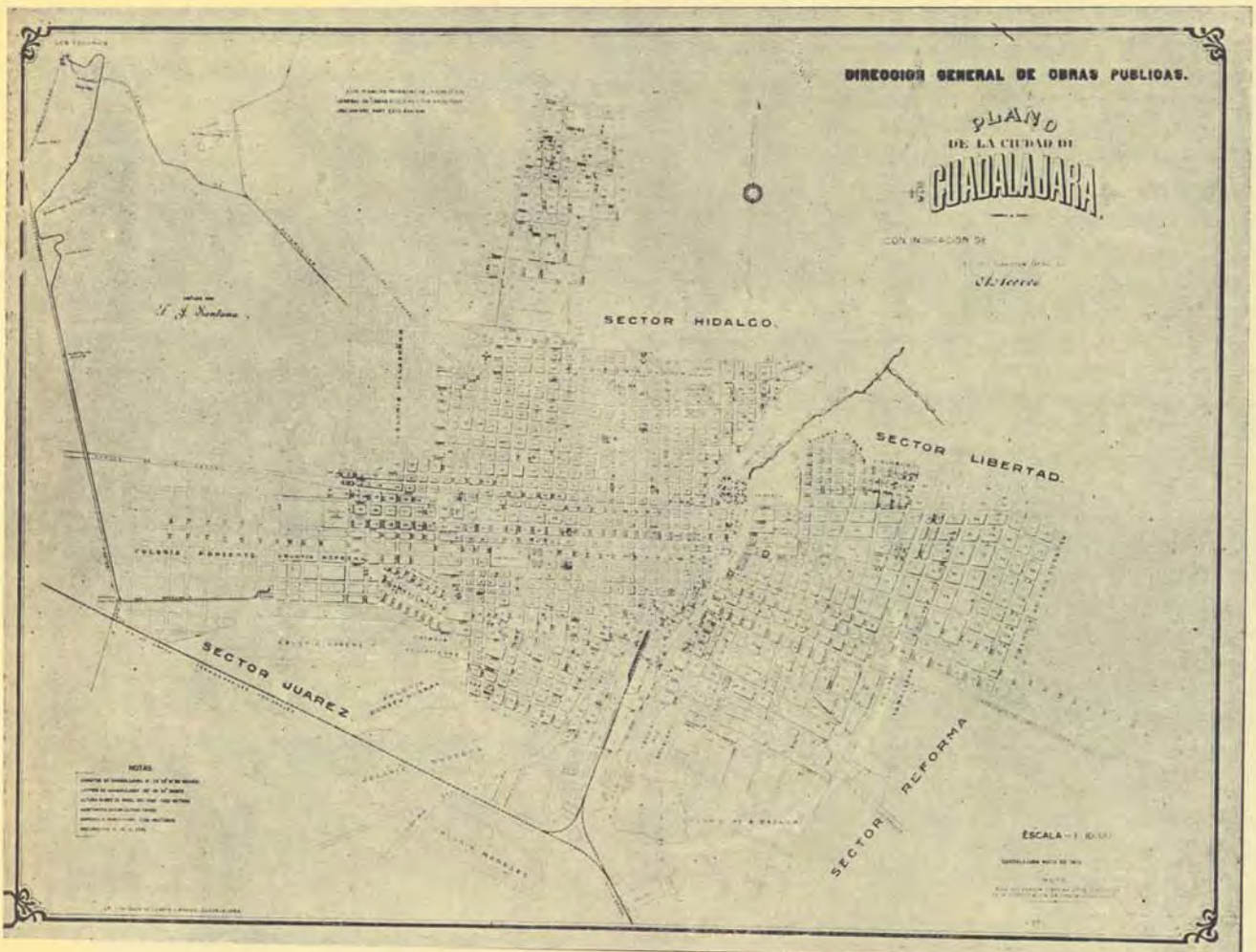
Entre sus monumentos más notables se destacan: la Catedral, fundada por el Ilmo. don Pedro de Ayala en 1561; su interior, de orden dórico, es bello y majestuoso.

Entre los establecimientos públicos merecen citarse: el Palacio de Gobierno, construido por la Audiencia en 1643 en cuyos bajos se encontraba la Casa de Moneda, fundada en 1811; el Palacio Arzobispal, la Penitenciaría, el Hospicio o Casa de Misericordia, debido a la munificencia del Ilmo. don Juan Ruiz de Cabañas y cuya arquitectura severa, majestuosa y atrevida a la vez forma un conjunto grandioso y agradable; el Hospital de Belén, el Teatro Degollado, de justas proporciones, el Liceo de Varones, la Escuela de Artes, el Seminario, la Escuela de Jurisprudencia, el Instituto de Ciencias y la Biblioteca.





Piano de la ciudad de Guadalajara en 1800  
(Cortesía del H. Ayuntamiento de esa ciudad)



Piano de la ciudad de Guadalajara en 1920 (Cortesía del H. Ayuntamiento de esa ciudad)



## Summary

**A**N increase of eight pages in the second number of this Review is clear evidence that it has been received with favor and that the movement initiated by the Association is already bearing fruit. This number comprises an Editorial telling of the aims pursued and of what has been and what will be accomplished in the very near future. There is an article on zoning, on what it does and on what it does not do; the continuation of the history of Mexico City during the Colonial period, illustrated by a series of plans prepared by Engineer José R. Benitez showing the growth and consolidation of the subsoil of Mexico City since its foundation on an island in 1325 to its present state of development in 1927; an interesting study on the Plazas of Uruapan and Pátzcuaro in the State of Michoacan prepared by the students of the last year of Architecture in the School of Fine Arts in this City, E. del Moral and C. B. Vergara; an article by Engineer Francisco Antunez Echagaray, Secretary of the Association, on the Highway Mexico-Acapulco and the project presented by our Consultant the french Architect Jacques H. Lambert; an account of the First City and Regional Planning Exposition held in Mexico under the auspices of the National Association for the Planning of the Mexican Republic and with the cooperation of the principal government and private elements in Mexico City; in connection with the Exposition articles appear on the cities of Puebla, Zacatecas and Guadalajara in Mexico, Chicago, Philadelphia, Mariemont, Palos Verdes, Venice-Florida, Springfield, Mass., and the Spanish Lineal-City near Madrid; acknowledgment is made of the sources of this valuable information in plans and photographs; the importance of highways in Mexico is shown with the cooperation of the National Highway Commission of Mexico.

It is certainly hoped that with the support of all city planners and students of city planning at home and abroad the National Association for the Planning of the Mexican Republic will be able to carry out all of its aims for the development, betterment and embellishment of our Mexican cities.

Do cooperate sending us your name and address and your subscription as Active Member for the amount of Six Dollars a year entitling you to the Monthly Review "Planificacion".

## Resumé

**H**UIT pages de plus dans le deuxième numéro de notre Revue exprime clairement que le mouvement initié par l'Association a été reçu favorablement. Ce numéro contient l'éditorial avec les buts qu'elle poursuit, ce qu'elle a accompli et ce qu'elle pense accomplir. Il y a un article sur la "zonification"—la division d'une ville en zones et la réglementation sur l'hauteur des bâtiments, etc.—; l'histoire de la ville de México est continuée et illustrée avec des plans préparés par l'ingénieur José R. Renitez, montrant l'accroissement et la consolidation du terrain dans la ville de Mexico, depuis sa fondation sur une île en 1325, jusqu'à sa condition présente de développement en 1927; un étude intéressant sur les Places des villes d'Uruapan et Pátzcuaro, dans l'Etat de Michoacán, par les élèves de l'Ecole des Beaux Arts de Mexico, E. del Moral et C. B. Vergara; un article par l'ingénieur Francisco Antúnez Echagaray, Secrétaire de l'Association, sur le Chemin de Mexico à Acapulco et sur les projets de l'architecte français Jacques H. Lambert; un compte rendu de la Première Exposition de Planification Urbaine et Régionale qui a eu lieu au Mexique sous les auspices de l'Association Nationale pour la Planification de la République Mexicaine avec la coopération des principaux éléments privés et du Gouvernement; en relation avec l'exposition il y a des articles sur les villes mexicaines de Puebla, Zacatecas et Guadalajara, avec des plans et des illustrations, ainsi que des villes américaines comme Philadelphie, Chicago, Mariemont, Palos Verdes, Venice-Florida et Springfield; nous présentons aussi un bref récit sur la Ville-Linéaire Espagnole près de Madrid; dans tous les cas nous avons cité les sources d'information et des documents publiés; finalement, nous faisons voir l'importance des voies de communication au Mexique avec la collaboration de la Commission Nationale des Chemins de Mexico.

Nous espérons qu'avec l'appui de tous les urbanistes et des étudiants d'urbanisme chez nous et à l'étranger, l'Association Nationale pour la Planification de la République Mexicaine pourra réaliser les buts qu'elle poursuit pour le développement, l'amélioration et l'embellissement de nos villes mexicaines.

Nous vous prions de nous envoyer votre nom et adresse avec votre souscription comme Membre Actif, avec la somme de six dollars par an, ayant le droit de recevoir la Revue Mensuelle "Planificacion".