

UNA de las satisfacciones más grandes que se experimentan al llevar a cabo una labor noble y honrada, para una institución, para un pueblo, para una ciudad o para la patria, consiste: en que la obra buena hecha para el público perdura a través de los años y en que la parte modesta de la labor realizada por el individuo de una generación, adquiere a su vez, por asociación con las actividades colectivas, una inmortalidad propia.

Charles W. Eliot.

PLANIFICACION

REVISTA MENSUAL

Director:

Arquitecto

CARLOS CONTRERAS

Lucerna, 45
México, D. F.

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

Tomo I

Número 3

NOVIEMBRE DE 1927

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

E d i t o r i a l

Credo de las Ciudades Jardines

"Association des Cités-Jardins de France"

Distribución de una Ciudad

Raymond Unwin, arquitecto en jefe del Ministerio de Salubridad de Inglaterra

Forest Hills Gardens

Ing. F. Antúnez Echagaray

La Ciudad de México

Jesús Galindo y Villa

Cortes Transversales de Algunas Avenidas en el Extranjero y en la Ciudad de México

Arquitecto Carlos Contreras

La Noción de Ciudad

Louis van der Swaelmen, arquitecto paisajista

V e r a c r u z

Ing. F. Antúnez Echagaray

Preguntas y Temas

Plano de Nueva York y Alrededores

Cartilla de Planificación

Arquitecto Carlos Contreras

Ley Sobre Planificación en el Estado de Nuevo León

Resúmenes en Inglés y en Francés

Editorial

EL gran enciclopedista francés Augusto Comte, fundador del positivismo, resumía en el siguiente célebre aforismo el objeto y fin de todos los conocimientos humanos: «savoir pour prévoir afin de pourvoir». Y este aforismo nunca como ahora es tan verdadero; el rápido progreso que se observa en todos los ramos del saber está produciendo cambios tan radicales y profundos en las ideas y en las cosas, que el deber de conocer al día la marcha de las ciencias y de los fenómenos sociales, para proveer a nuestras necesidades actuales y prever los acontecimientos futuros, se impone con fuerza incontrovertible.

Hasta el siglo pasado poca o ninguna atención se había dado a la necesidad de proyectar para el futuro y al perfeccionamiento de las cosas para la comodidad y la felicidad del pueblo. Hoy día, sucede otra cosa: se mira hacia adelante, anticipando el desarrollo de las cosas y de los acontecimientos y proveyendo para necesidades que aún no son una realidad, pero que llegarán a serlo en lo venidero. Y esto no sólo es verdad en lo que se refiere a las industrias, al comercio y a las ciencias, sino también en lo relativo al crecimiento de las ciudades.

Una ciudad sin un propósito definido, sin un ideal noble que le sirva de norma, es como un buque sin timón; una ciudad sin un plan definido, no puede crecer ni desarrollarse armónica y vigorosamente, ni llegar a merecer el calificativo de moderna, a menos que adopte un plan inteligente y correcto de expansión.

La planificación de una ciudad es más que un mero conjunto de ideas o de opiniones dispersas de los individuos que la habitan, la "planificación" es una ciencia o, mejor dicho, un conjunto de ciencias que estudian la ciudad, considerándola ya como un organismo físico, ya como entidad moral.

En el primer caso, la "planificación" es la fisiología de la Ciudad o de la Región, asimilándolas a un organismo vivo del cual estudia todas sus funciones y provee a la realización normal de ellas. En el segundo caso, considerándola como entidad moral, la asimila al alma humana, y estudia y resuelve las cuestiones de orden social que la atañen para hacer que paralelamente con su desarrollo físico, se eleve el nivel moral de sus habitantes, por medio de la educación, de la instrucción y del bienestar que ella crea.

Bajo este concepto, los ayuntamientos, o sean las corporaciones encargadas del gobierno y administración local de una ciudad o de un pueblo y elegidos por éstas para representarla, tienen la obligación ineludible de gobernar inteligentemente, atentos a las necesidades presentes y con la mirada puesta en el porvenir para prever, hasta donde es humanamente posible, el futuro; y para esto, ¡qué mejor auxiliar que el arquitecto y el ingeniero planificadores de ciudades!, que ponen al servicio de la ciudad su experiencia; que estudian constantemente planes y propósitos relacionados con el desenvolvimiento de su comercio e industria, para mejorarla; que establecen los lineamientos de su desarrollo; sus posibilidades artísticas, su higiene, su confort, etc., y consideran cada factor que la afecta o puede dañarla, llevando, como única mira, su engrandecimiento y progreso.

En la ciudad de México y en toda la República, es desconsolador ver la imprevisión y la falta de una visión clara de los hechos y de las cosas. En lo que a México se refiere, es una verdad inobjetable que el tráfico de automóviles ha crecido en los últimos años y continuará creciendo intensamente y que sus calles resultan ya estrechas para las necesidades presentes y cuánto más no lo serán para el porvenir. Y esto no obstante, nadie se preocupa por resolver estos problemas de congestión de tráfico y en proveer al

ensanchamiento de las calles, obra esta que no es necesario que sea hecha de manera brutal y repentina, sino paso a paso, inteligentemente, procurando que cada vez que en una calle se derribe un edificio, para reconstruirlo, éste se levante con la nueva alineación, con la altura y el carácter arquitectónico debidos, para ajustarse a los proyectos de ensanchamiento y embellecimiento de nuestra urbe, formulados previamente. De esta manera, en el transcurso de 30 ó 40 años, llegaríamos a tener, sin graves perjuicios, amplias y hermosas avenidas, orgullo de la ciudad y de la patria. Así es como se procede en todas las grandes ciudades del mundo y muy particularmente en la ciudad de Buenos Aires, que está llevando a cabo una replanificación cuidadosa para corregir los errores del pasado.

La ciudad es una entidad que tiene mil derechos, derechos que no pueden violar ni las autoridades ni los particulares. Tiene el derecho a ser bella, a ser sana y limpia. Los que urbanizan construyendo barrios ciegos e inmundos, calles estrechas con casas miserables, cometen un crimen contra la ciudad, porque está probado que en esos barrios inmundos, en esas calles estrechas, sin aire y sin luz, es donde se cometen más crímenes, donde la tuberculosis, el tifo y las enfermedades en general, sientan sus reales, donde se genera la decadencia de la raza.

Pero si la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana propugna por

la creación de nuevas avenidas, por la ampliación de calles, por la creación de parques y jardines y la reforestación de nuestros bosques, no tiene por esto el desatentado propósito de destruir, de acabar con la herencia artística colonial que nos legaron nuestros mayores y de la cual con justicia se enorgullece México. Por el contrario, su finalidad es ser útil a la ciudad, vigilar por la conservación de sus monumentos artísticos y preservar a través de los tiempos su carácter colonial.

No quiere tampoco predicar ni promover la expoliación de la propiedad privada, que considera como sagrada; las propiedades que resulten afectadas en el desenvolvimiento de sus proyectos, serán religiosamente pagadas; pero sí pide, de parte de los propietarios y habitantes de la ciudad, una cordial y sincera cooperación así como una inteligente comprensión, para no constituir un obstáculo al progreso de México y para darse cuenta de que las mejoras que se intentan realizar, si benefician a todos los habitantes de la capital, benefician en grado más eminente aún a los propietarios. Y, finalmente, es necesario llevar a la conciencia de todos que, por encima de los egoísmos personales, deben estar primero los intereses de la ciudad, y que el programa, al cual todos debemos cooperar, debe ser: "por la ciudad futura, grande, hermosa e higiénica".

El Credo de las Ciudades Jardines

Yo creo en la nobleza de la vida.

Creo en la dignidad del trabajo, del trabajo honrado, efectuado con alegría, remunerado como se debe.

Creo en la utilidad del descanso y de las recreaciones sanas.

Creo que cada familia debería tener su hogar y cada casa su jardín.

Creo en la necesidad de una buena alimentación.

Creo en el culto de la existencia humana; en la conservación de la salud.

Creo en el encanto de las flores, en la armonía de la naturaleza.

Creo en el respeto debido a la mujer, en la santidad de la infancia.

Creo en la ciudad feliz.

Creo en la potencia soberana de la belleza.

Creo en el amor y en la bondad.

Creo que la dicha es de este mundo.

(Tomado de la "Association des Cités-Jardins de France")

La Distribución de una Ciudad

por el H. Raymond Unwin, arquitecto en jefe
del Ministerio de Salubridad de Inglaterra

Ha existido algún peligro de que aquellos interesados en la distribución o trazo de ampliaciones en las ciudades o con la planificación de ciudades, se contentaran con el arreglo de un sistema de caminos, boulevards y parques que permitieran a las ciudades existentes crecer indefinidamente por adiciones continuas alderredor de la circunferencia. Es así como la masa de un montón de basura se aumenta y el tamaño de una multitud crece. Se acepta ahora generalmente que este método de aumento no es aplicable a un organismo tan altamente complejo como una comunidad citadina, siendo igualmente inadecuado a la ciudad en sí, que es el hogar de dicha comunidad.

Cualquier población o ciudad, como cualquier otro organismo, consiste de muchas partes diferentes; en una población buena y eficiente, estas partes deben tener entre ellas cierta relación en cuanto a lugar y a proporción de tamaño. Cualquier desviación de tales relaciones y proporciones debe tender a reducir la eficiencia de sus industrias y las utilidades de su comercio, así como disminuir la calidad y el gozo de la vida en ella. Esto significa que una ciudad debería crecer como otros organismos, por medio de la expansión relacionada de todas sus partes, como el niño crece hasta la virilidad, no engordando simplemente, sino logrando que sus miembros, su cerebro y los demás órganos, se desarrollen juntos y en proporción hasta alcanzar la estatura máxima. De ahí en adelante, cualquier crecimiento adicional debe efectuarse no por la inflación adicional del cuerpo, sino por la obtención de nuevos cuerpos y la formación de familias o grupos.

Es claro que la expansión continua de poblaciones por medio de adiciones al azar, alderredor de la periferia, es una forma muy diferente de crecimiento, más semejante al procedimiento de engorda que castiga la actividad del cuerpo y hace de la vida una carga más pesada. Tal crecimiento por aumento alderredor de la circunferencia, debe trastornar la relación debida y la proporción de las partes, motivar una congestión en las secciones centrales y dar por resultado que una gran cantidad de edificios y de gente se encuentren en lugares indebidos e inadecuados, causando confusión en el funcionamiento de la comunidad y aumentando el volumen de tráfico innecesario hasta que éste llegue a exceder la capacidad de las calles originales.

Tal crecimiento debe llevar a una congestión en las partes centrales, de la cual se tratará de escapar por medio de una expansión hacia afuera, a expensas de la destrucción de partes adyacentes, o de la expansión hacia arriba,

a expensas de la congestión creciente y muchos otros males consecuentes.

Si las poblaciones fuesen el hogar de maniqués o autómatas, estas condiciones pudieran tener tan sólo una importancia relativa; pero son los hogares de comunidades complejas, compuestas de seres humanos igualmente complejos, quienes a través de su vida comunal están surgiendo de la barbarie hacia la civilización.

Aquí en la ciudad somos testigos de las condiciones de vida de carácter épico de nuestro período, que surge de las relaciones entre la vida humana y lo que la rodea. Esta relación, en la que los hombres y su sociedad dan forma a la ciudad, mientras que su vida se halla influenciada y acondicionada por el carácter y forma de esa ciudad, confiere su gran importancia al arte de la planificación de ciudades y explica la fascinación que este arte ejerce sobre sus devotos. Al buscar la forma de bosquejar en el corto espacio de una conferencia un método de crecimiento para las ciudades que armonice con su alta función de hogar de las comunidades más civilizadas que el hombre haya producido, cuando menos algo más aproximado que el presente método de extensión sin forma, voy a suplicar a mis lectores que tengan presentes dos o tres principios directores que forman, creo yo, la amplia base sobre la cual debe descansar la buena planificación de ciudades.

I.—En la edificación de ciudades, nada se gana con las aglomeraciones. La primera necesidad consiste en obtener para cada ciudadano el espacio para vivir desarrollando una buena vida y permitiéndole que cumpla su deber hacia la comunidad; en igual forma para que cada función y parte de la ciudad tenga el espacio suficiente para una función eficiente y conveniente. Todas las formas de aglomeraciones horizontales o verticales han sido probadas y producen más dificultades y males que los que pueden curar.

II.—El problema que ha de resolverse es, simplemente, uno de distribución y localización.

La base de toda buena planificación debe ser la distribución apropiada de la población y de las partes de la ciudad en relación con cada una de ellas y las características del lugar y la localización, en cuanto sea posible, de la vida de las gentes en cada parte.

III.—En vez del crecimiento por adiciones irregulares

alrededor de la circunferencia, debe substituirse un desarrollo por medio de unidades completamente proyectadas y equipadas, asignando a cada una de ellas el espacio necesario para su expansión hasta un límite razonable. Estas unidades tomarán muchas formas y características especiales, podrán ser industriales o suburbios dormitorios, capaces de bastarse a sí mismos en cuanto sea práctico o ciudades satélites más completas, o ciudades jardines, dependiendo de la ciudad central para aquellas comodidades y oportunidades que por su naturaleza no pueden ser descentralizadas.

IV.—Los espacios libres son componentes esenciales de toda población o parte de población.

Las secciones de la vida de los hombres y de la comunidad que dependen de espacios libres adecuados, son tan esenciales como aquellas que dependen de edificios adecuados. El principio del crecimiento que aquí se propone resulta lógicamente del reconocimiento del hecho que los espacios libres de desarrollos constructivos forman una parte esencial de todas las edificaciones urbanas; que los hombres necesitan el fácil acceso a terrenos libres para tener aire fresco, juegos, recreo y abastecimiento de productos alimenticios frescos. Para la pequeña población, le basta el campo vecino suficientemente cerca para servirla, pero con la expansión de la ciudad, la distancia aumenta y la necesidad de espacios libres, parques y fajas de tierra libre, separando y definiendo la nueva unidad de población, se hace más y más necesaria.

Esto se ha aceptado en parte de tiempo en tiempo y las fajas de terreno para defensa, así como fajas de parque para la salubridad y el placer, se encuentran en muchos lugares. En menor escala, también las poblaciones existentes frecuentemente obtienen beneficios de los espacios libres reservados a pesar de su crecimiento. Los planificadores, cuando visitan estas viejas ciudades, no pueden dejar de realizar que la previsión y la buena planificación han hecho y pueden hacer mucho para facilitar la fácil expansión y proveer para necesidades futuras.

Muchas grandes ciudades de hoy día con razón se regocijan que la buena fortuna les haya conservado desde sus principios como espacios libres una plaza, un mercado, un campo para maniobras o desfiles o áreas semejantes que ahora, en su presente congestión mayor, proporcionan un valioso alivio y en algunos casos el lugar adecuado para el centro cívico de la ciudad.

El segundo objeto para el cual se deberían reservar determinados terrenos, evitando la inmediata construcción en ellos en el período inicial de su planificación, así como en los sucesivos períodos de crecimiento, es quizás el factor más importante para la conservación de un desarrollo saludable que permita la fácil expansión de las diferentes partes de una ciudad y evite la confusión entre ellas.

Estas reservas pueden proveerse en gran parte por medio de la zonificación de determinadas áreas dedicadas a diversos fines, pero en algunos casos ciertas reservas definidas pueden ser necesarias si se desea asegurar el beneficio completo de esa previsión que tiende a evitar la construcción en ciertas zonas hasta que así lo pidan las necesidades que surjan en la creciente comunidad.

Por medio de estas dos clases de reservas combinadas con la zonificación para determinar el carácter, la densidad y la altura de los edificios que puedan edificarse en cada zona y con un plano de caminos, espacios libres, etc., proyectados para facilitar la expansión y adecuados a las circunstancias de la región, puede guiarse el desarrollo de la ciudad hasta los límites deseables en cuanto a tamaño, de manera que se realice con la menor confusión y con el menor desperdicio posibles.

Ya se ha discutido el hecho de que existen ciertos límites de tamaño para cualquier unidad de urbanización, dependiendo en cada caso de la naturaleza del lugar, del carácter de la población, de sus industrias y de otras muchas consideraciones semejantes. Si se excede este límite con los métodos ordinarios de crecimiento por aumentos a la circunferencia de la ciudad, será más y más difícil y costoso evitar la confusión que surja a pesar de la buena planificación que exista.

La ocupación gradual de la superficie de la ciudad por medio de edificios, el aumento legítimo del volumen y de la altura de los edificios en la área central que tendrá lugar para satisfacer las necesidades crecientes de la comunidad, producirán un cambio en la importancia relativa y en el carácter y uso de los diferentes espacios libres. Las tierras para usos agrícolas, las hortalizas y jardines frutales pueden dar lugar a edificios, campos de juegos, plazas o parques que se necesiten más urgentemente. El proceso de crecimiento, sin embargo, aumentará continuamente la importancia y el valor de todos los espacios libres que se hayan reservado. Cuando se haya llegado al límite total de crecimiento y expansión de que ya hemos hablado, será deseable y aconsejable reservar en forma permanente zonas de mayor extensión o fajas de terrenos libres para los usos y necesidades de esta población central. El crecimiento de la ciudad deberá proveerse con lineamientos nuevos para que su expansión se lleve a cabo en una forma moderna y adecuada, pues si en este momento se ha escogido el límite de tamaño para una unidad de urbanización en relación apropiada a las circunstancias, los males de una expansión continua serán mayores que las ventajas que se obtengan.

En un país en que las ciudades existentes han de seguir creciendo y en el que habrán de surgir nuevas poblaciones, no pueden exagerarse los beneficios que se obtengan para

las generaciones futuras por medio de una dirección y de una planificación adecuadas a su crecimiento. Es causa constante de pena y de remordimiento para los habitantes de aquellos países en donde el desarrollo urbano ya se ha realizado, el hecho de que esa dirección y planificación se haya descuidado durante tanto tiempo, haciendo que las

dificultades para llevar a cabo algo efectivo y real hayan aumentado considerablemente.

Estas consideraciones presentan una lección de importancia para aquellos países, como México, cuya expansión radica indudablemente en el futuro.

Forest Hills Gardens

“Forest Hills Gardens” es un desarrollo suburbano de la Sage Foundation Homes Company en el Distrito de Queens, Long Island, a quince kilómetros de la nueva estación de Pennsylvania, en la ciudad de Nueva York. Forma una ciudad parque de gran belleza natural con campos de juego y otras oportunidades de recreo. La propiedad consiste en 92 hectáreas de terrenos accidentados, bien poblados de árboles y con buen drenaje natural. En su trazo, el arquitecto paisajista Federico Law Olmstead, ha tenido presente obtener todos los beneficios que resultan de la aplicación de los siguientes tres principios de la planificación:

Primero. El que se refiere a las arterias principales de tráfico, que deben ser directas, amplias y convenientes. Al efecto, se han trazado dos calles de 24 metros de ancho cada una, que cruzan totalmente la propiedad, y un bulevar de 37 metros de ancho, que se liga también con el plano de las calles de las ciudades limítrofes.

Segundo. Las calles que no se trazaron como avenidas

principales se diseñaron con el fin de que sirvieran como calles residenciales, evitando en lo posible su uso como arterias de tráfico.

Tercero. Se reservaron zonas especiales para el uso común y para la recreación de los residentes. Además, lo que se ha considerado como una innovación en este desarrollo es la existencia de parques privados en algunas de las manzanas construídas para el uso de aquellos que viven en los lotes contiguos.

La compañía, para establecer tipos adecuados y ejercer una buena influencia sobre el carácter de la arquitectura, ha construído un gran número de habitaciones de acuerdo con los planos del arquitecto Grosvenor Atterbury, con un valor de más de dos millones de dólares.

Aunque estos edificios varían grandemente en tamaño, arreglo, costo y tratamiento arquitectónico, sin embargo, se ha intentado hacerlos semejantes en su carácter doméstico y comfortable.

Una Urgente Necesidad Nacional

“No hay para los mexicanos lección que sea más importante aprender que la que se refiere a la necesidad de plantar, cuidar y conservar los árboles y los bosques. Nuestro futuro desarrollo como nación depende en gran parte del éxito con que prediquemos este evangelio.”

Los Árboles y las Futuras Generaciones

“Ningún trabajo educativo es de mayor importancia que el de grabar en la conciencia de las jóvenes generaciones la trascendencia que en la vida de los pueblos ejercen los árboles. El valor que éstos tienen lo comprenderemos con sólo

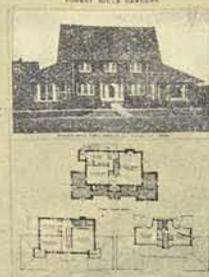
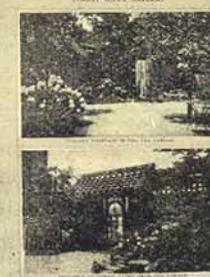
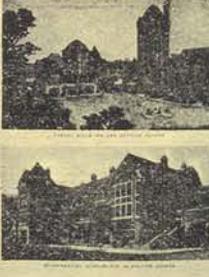
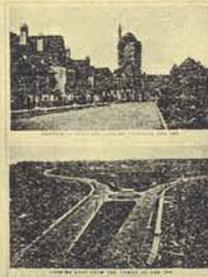
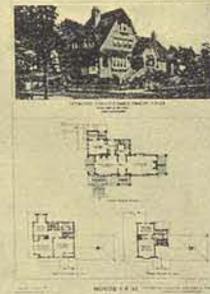
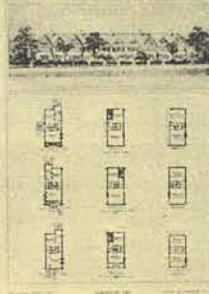
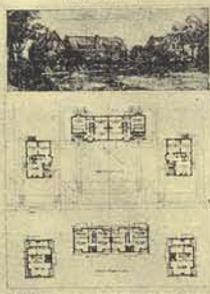
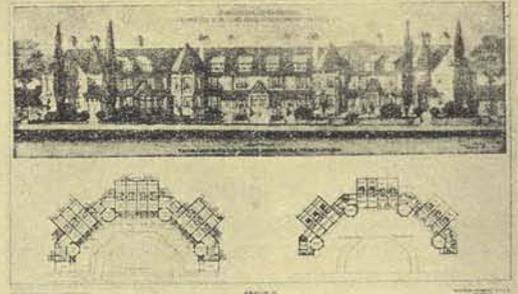
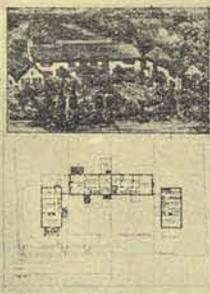
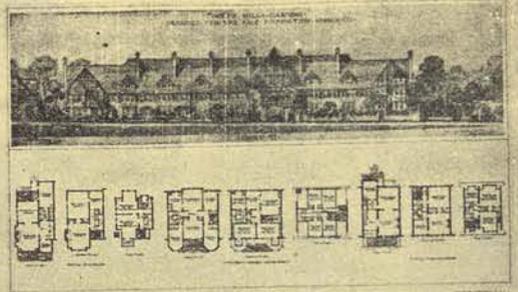
reflexionar; lo interesante es llegar a reflexionar.”

Mrs. Mary King Sherman.

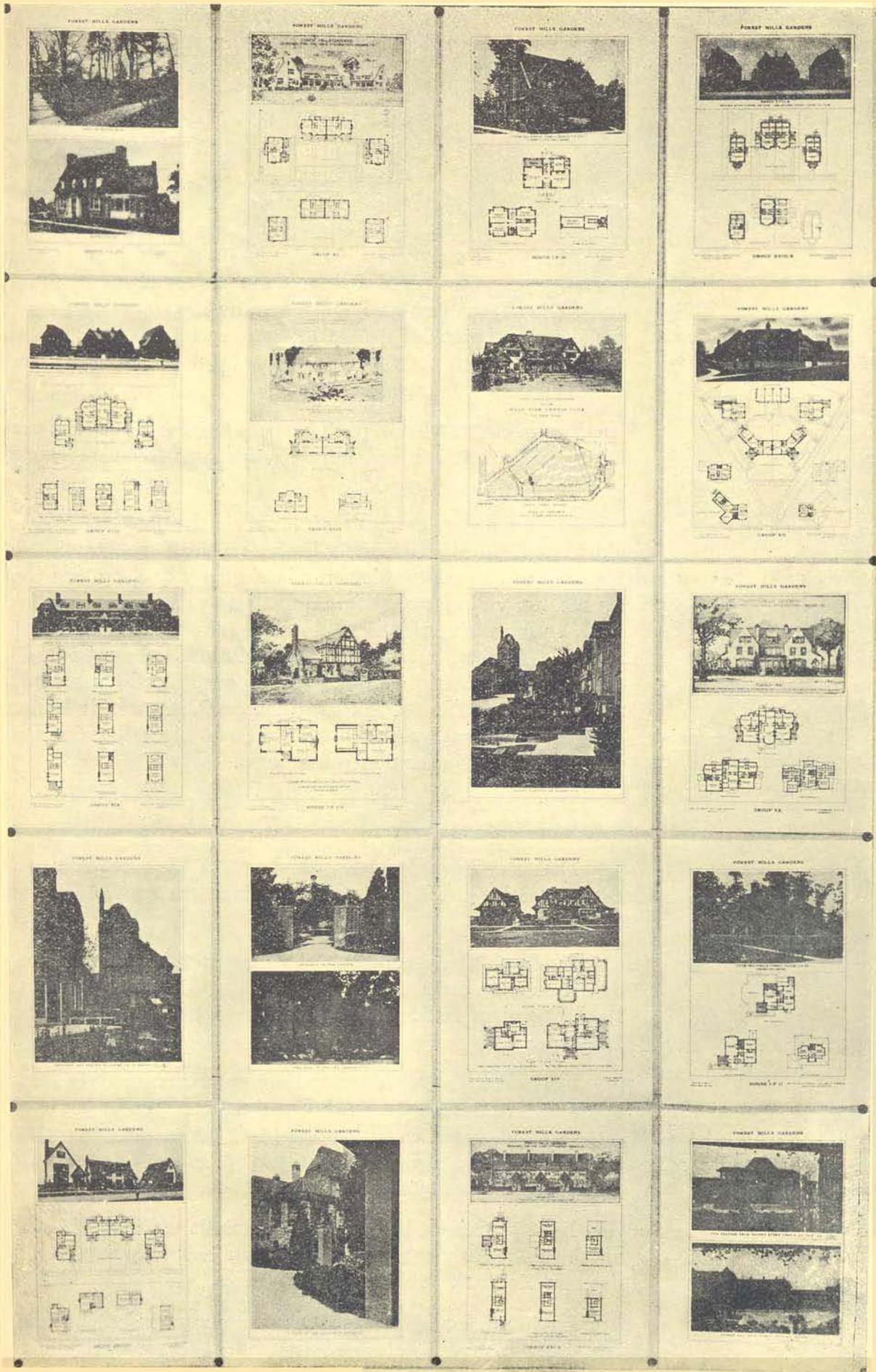
Los Maestros de los Futuros Ciudadanos

“Nuestra civilización se halla tan necesitada de los productos de los bosques, que sin ellos no puede existir. Es un deber ineludible de los maestros modelar la conciencia de los niños en el respeto al árbol y establecer firmemente en su mente esa verdad, enseñándoles los principios de la Ciencia Forestal.”

*Prof. E. Laurence Palmer,
de la Universidad de Cornell.*



Desarrollo
suburbano
de Forest
Hills Gardens



**Desarrollo
suburbano
de Forest
Hills Gardens**

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 1790 a 1810*

Al rayar el siglo XVIII, México había adquirido notoria importancia, no sólo como Cabeza de la Nueva España, sino por su población: era una ciudad de cerca de 100,000 almas; los españoles eran alrededor de 50,000; entre mestizos (hijos de español e india), mulatos (hijos de español y negra) y negros, unos 40,000, e indios, lo menos se calculaban en 8,000.

Los oficios estaban repartidos por distintos lugares y formaban sendos gremios: los plateros, los tlapaleros, los zapateros, los curtidores, etc.

El incremento de la Metrópoli hacia el primer tercio del siglo XVIII llegó a preocupar a las autoridades, y se trató de determinar lo que era propiamente la ciudad y qué cosa constituía los barrios, y al efecto, se formó una junta en el mes de julio de 1737, en la que intervinieron los Maestros de Arquitectura don Pedro de Arrieta, que lo era de todo el reino, del Real Palacio y de la fábrica material de la Catedral; don Miguel Custodio Durán; don Miguel José de Rivera; don José Eduardo de Herrera; don Manuel Alvarez, Alarife Mayor de la Ciudad, y don Francisco Valdena, Veedor de Arquitectura.

Determinaron que la ciudad estaba comprendida dentro de un cuadro limitado así:

Desde el Puente del Zacate hasta la Caja del Agua, que llaman "Salto del Agua", esto es, de norte a sur, 1640 varas (1374 m. 32).

Desde el "Salto del Agua" en línea recta por la calle que va de Monserrate hasta el Puente de los Curtidores, en la Acequia Real, que viene de Mexicalcingo, es decir, de poniente a oriente, 1,528 varas.

Del Puente de Curtidores en línea recta hacia el norte, sirviendo de lindero la Acequia Real (Canal de la Merced); por la calle que va derecho a la Santísima, hasta el puente que está detrás de San Sebastián, que sirve a la acequia que sale del Puente del Zacate y va en línea recta hasta este último.

La superficie de la Ciudad así limitada era de 2,505.920 de varas cuadradas y se reputó como barrio todo lo que estaba fuera de estos linderos.

La vida colonial deslizábase tranquila y placentera. Turbaban esta calma: las *flotas* que llegaban a Veracruz, el *galeón* de

las Filipinas y la *nao* de China que arribaban a Acapulco; la muerte de los reyes de España o de los príncipes de la sangre; la jura del que ascendía al trono; la entrada de los virreyes; las grandes solemnidades religiosas o bien acontecimientos calamitosos como terribles *inundaciones*, entre ellas la célebre del 20 de septiembre de 1629 o los temblores del 16 de agosto de 1711.

Grandes acontecimientos fueron también: la conjura del marqués del Valle; el tumulto por la pérdida de las cosechas de maíz del 8 de junio de 1629, en tiempo del virrey conde de Galve, en que se amotinó la plebe y prendió fuego al Palacio Virreinal y a las casas del Cabildo, salvando el archivo municipal el eminente cosmógrafo don Carlos de Sigüenza y Góngora, y los autos de fe.

En 1710, el obispo Ortega y Montañez funda el famoso tribunal de la Acordada. En 1722, don Juan Ignacio de Castorena y Ursúa inició la publicación de la «Gaceta de México», pensamiento que no cristalizó sino hasta 1728, por don Juan Francisco Sahagún de Arévalo, que imprimió este utilísimo periódico en la casa de Bernardo de Hogal.

En el siglo XVIII, aparte de tantas obras materiales e intelectuales, se llevaban a cabo las dos siguientes: la fundación del Magno Colegio de S. Ignacio de Loyola o de La Paz (Las Vizcaínas), debido a la piedad de tres ilustres benefactores: don Francisco Echeveste, don Ambrosio de Meave y don Manuel de Aldaco; y la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, fundada por el rey Carlos III, quien por cédula de 18 de noviembre de 1784, dio a la institución sus estatutos.

En 1737, y con motivo de estos trabajos, se formó el Plano de la Ciudad de México, en una pintura al óleo de 2 metros por 1 m. 29, que se conserva en el Museo Nacional.

En 1750, el virrey don Francisco de Güemes y Horcasitas ordenó la formación de un nuevo Plano de la Ciudad, que hizo don José de Villaseñor y Sánchez; según este levantamiento, el perímetro de la Ciudad era como sigue: por el norte, Santiago Tlaltildeco, los Angeles, Santa Ana, Tepito, el Carmen, y al noroeste, Santa María la Redonda.

Al este, San Lázaro, Santa Cruz y Soledad, la Palma, además, el edificio de la Alhóndiga y el Baratillo de Caballos. Por el sur, San Pablo, el Matadero (Rastro Viejo), San Antonio Abad, Regina, San Jerónimo, Monserrate, las Recogidas, el Colegio de las Vizcaínas.

Por el poniente, Santa Isabel, el Colegio de Letrán, Hospital Real, Belem de las Mochas y Belem de los Mercedarios; San Juan de la Penitencia y muy al poniente el Colegio de San Fernando; al sureste, el Barrio de Romita.

Posteriormente, en 1719, se emprende la magna obra del Acue-

ducto de Belem, que desde Chapultepec terminaba en el Salto del Agua, teniendo 904 arcos y una longitud de 4,663 varas.

El virrey don Juan de Acuña, marqués de Casafuerte (1722-1734), construyó la Antigua Aduana de Santo Domingo y la Casa de Moneda, donde hoy se encuentra el Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnología.

El virrey (conde) de Fuenclara (1742-1746) mandó empedrar las calles, reparó los edificios que lo ameritaban, proveyó el aseo de la población. Al ilustre don Antonio María de Bucareli y Ursúa se deben innumerables obras benéficas, pudiendo citarse entre ellas las siguientes: destinó para Hospital de tropa el Colegio de S. Andrés, dotó la Casa de Recogidas, abrió el Hospicio de Pobres y Casa de Expósitos, fundó el Montepío, se adelantó casi hasta concluirse el Desagüe del Valle de México, se fundó el Tribunal de Minería, se repararon los edificios de la casa de Moneda y Acordada, maltratados por los temblores, y se comenzó a abrir y poblar de árboles el Paseo que lleva su nombre. A pesar de esto se había descuidado la higiene pública, el barrido y regado de las calles; la Plaza Mayor era un verdadero muladar, donde se hacinaban hombres, perros y vacas que pastaban, alimentándose de cáscaras y desperdicios, y ocasionando daños a los transeuntes.

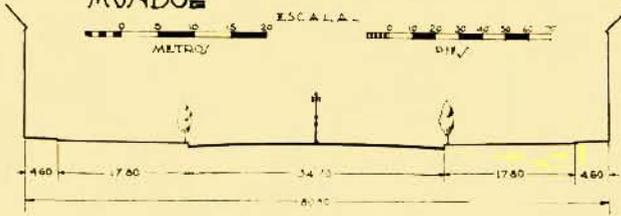
Este cuadro desolador desapareció entre los años de 1784 a 1789, gracias a la energía del insigne virrey don Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla, segundo conde de Revillagigedo, quien inició la transformación de la Ciudad activa y celosamente. El viejo muro del atrio de Catedral desapareció y fue substituído por postes y columnas de hierro que perduran casi hasta nuestros días; la horca, la picota, una columna con la estatua de Fernando VI, que era de mal aspecto, se quitaron; los puestos de la Plaza Mayor se trasladaron al Mercado del Volador, el piso de la Plaza se niveló, encontrándose entonces los monumentos arqueológicos del Calendario Azteca y Piedra de los Sacrificios, la Acequia que pasaba por el lado sur de la Plaza se cubrió, se creó la policía, se regularizó el alumbrado público, se pusieron embanquetados de losa, se atendió a la nomenclatura de las calles y numeración de casas, colocando en las esquinas sus nombres escritos en azulejos de Talavera. Se realizó además, en 1793, un trabajo científico de gran valer: el Plano Topográfico de la Ciudad de México, levantado a escala por el teniente coronel don Diego García Conde, y grabado en cobre en 1807.

En tiempo del marqués de Branciforte fue proyectada, fundada e inaugurada solemnemente, en 8 de diciembre de 1803, la estatua en bronce de Carlos IV, obra del inmortal Tolsa.

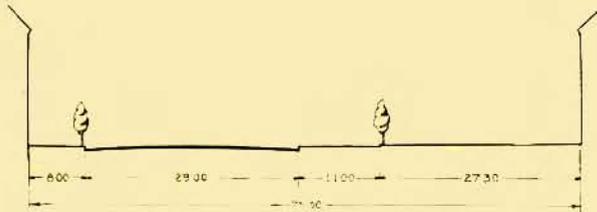
La Ciudad de México había llegado a ser la primera de América y la más esclarecida por sus preeminencias y títulos con que los monarcas españoles la honraban.

TIPOS DE ARTERIAS EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL MUNDO

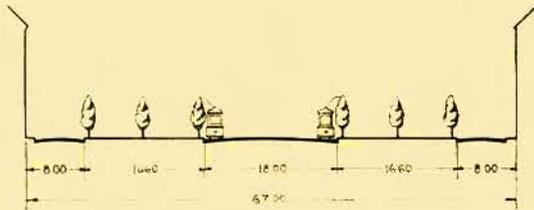
ESCALA METROS



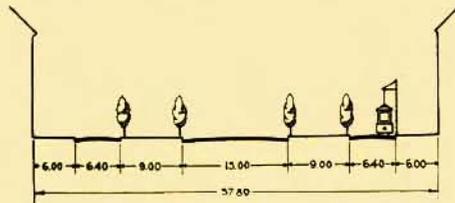
CAMPOS ELISEOS-PARIS



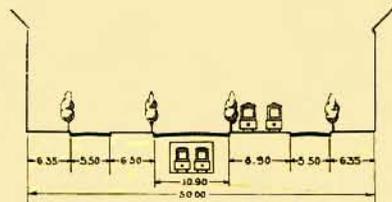
EL BOULEVARD CIRCULAR-BRUSELAS



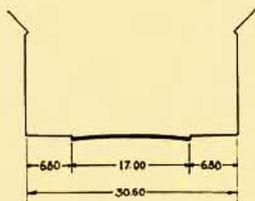
CARRERA DEL PRADO-MARSELLA



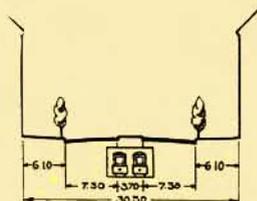
CAMINO CIRCULAR-VIENA



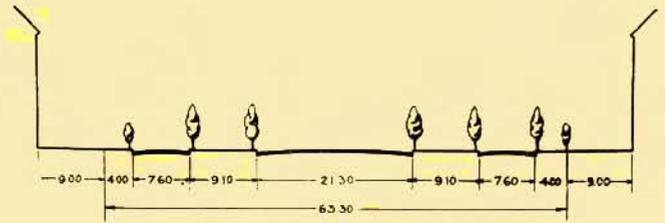
CALLE BISMARCK-CHARLOTENBURG.



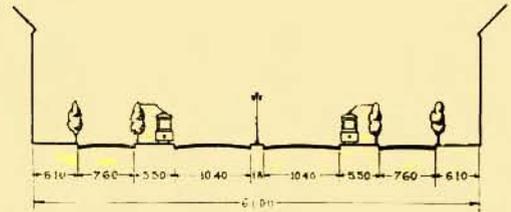
QUINTA AVENIDA-NYC



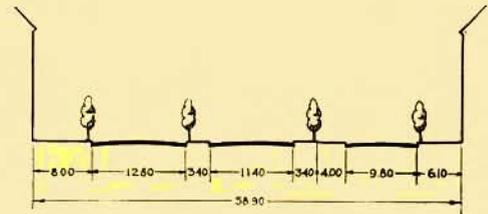
KINGSWAY-LONDRES



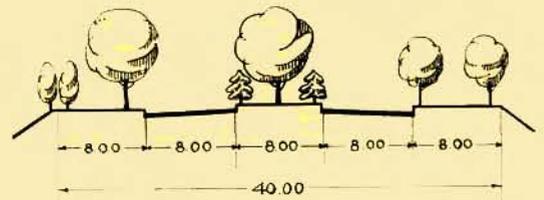
OCEAN PARKWAY-NYC.



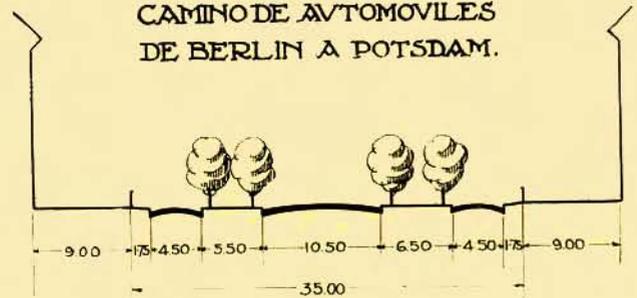
QUEEN'S BOULEVARD-NYC.



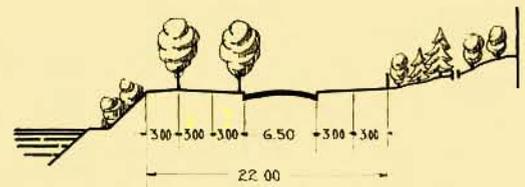
UNTER DEN LINDEN-BERLIN.



CAMINO DE AUTOMOVILES DE BERLIN A POTSDAM.

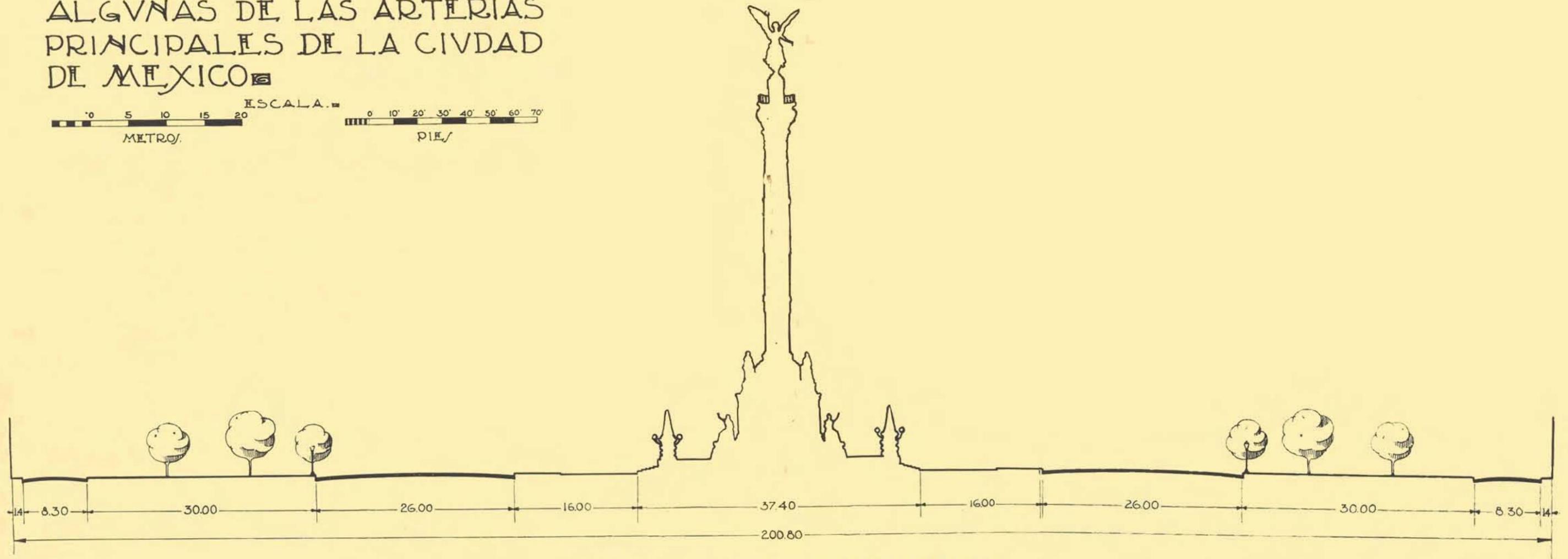
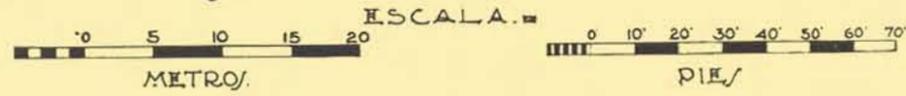


WIESBADEN-AVENIDA ADOLF.

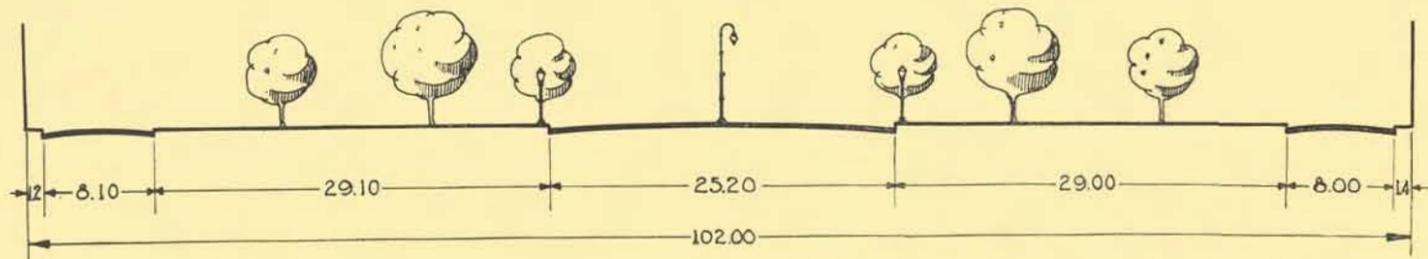


PROYECTO DE AVENIDA POR EL PROFESOR BRIX

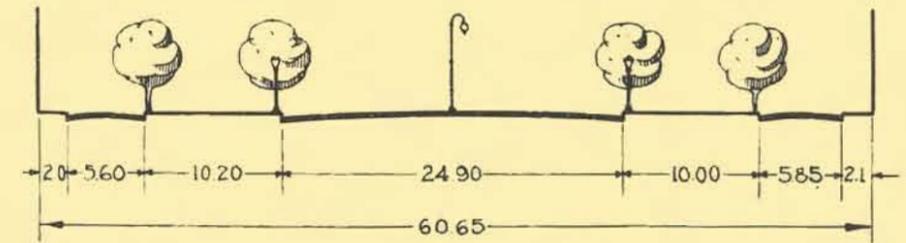
ALGUNAS DE LAS ARTERIAS PRINCIPALES DE LA CIUDAD DE MEXICO



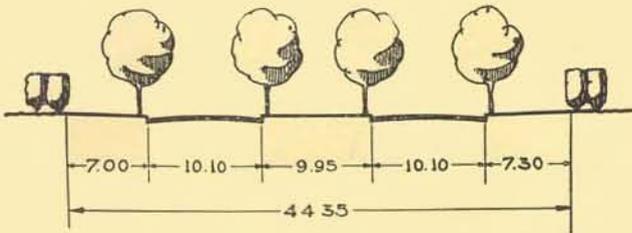
REFORMA-GLORIETA INDEPENDENCIA



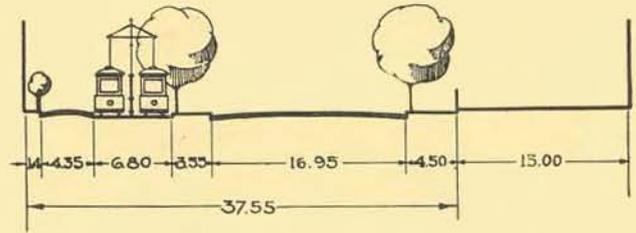
PASEO DE LA REFORMA



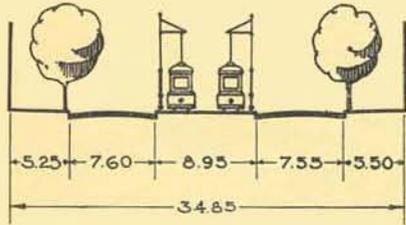
REFORMA-ENTRE CARLOS IV Y COLON



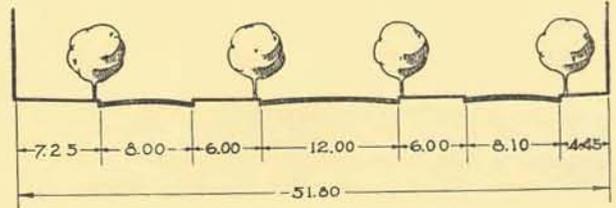
CALZADA DE LA EXPOSICION



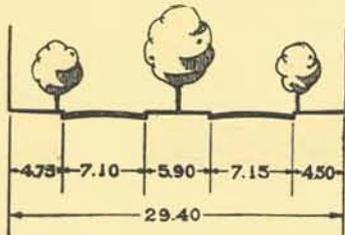
AVENIDA CHAPULTEPEC



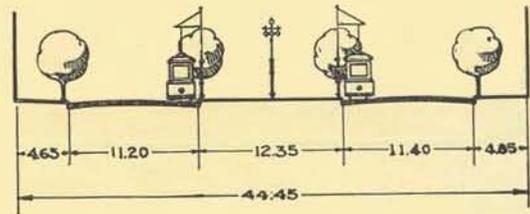
CALZADA DE LA PIEDAD



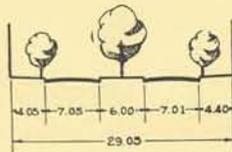
CALZADA DE TACUBAYA



AVENIDA SONORA

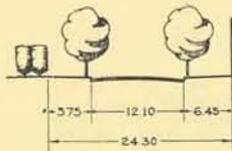


AVENIDA JALISCO

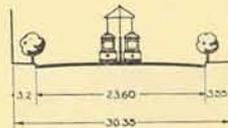


AVENIDA VERACRUZ

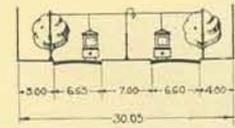
AVENIDA
INSURGENTES



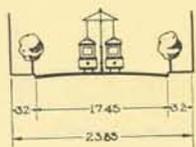
CALZADA A TACUBA



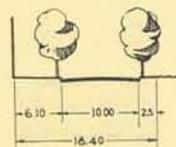
ENTRE LA REFORMA Y
LA AVE. CHAPULTEPEC.



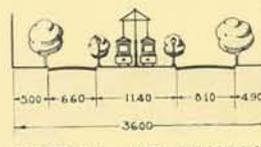
ENTRE LA AVE. CHAPULTEPEC
Y LA AVE. JALISCO.



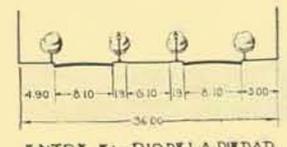
CALLES DE BUCARELI



CALZADA DE LA VERONICA



ENTRE LA AVE. JALISCO Y
LA AVE. BAJA CALIFORNIA.



ENTRE EL RIO DE LA PIEDAD
Y SAN ANGEL.

La Noción de Ciudad

por el arquitecto paisajista belga
Louis van der Swaelmen

La diversidad de aspectos del fenómeno de la constitución de ciudades, se puede resumir en dos tipos de agregación esenciales que, sin embargo, no quedan absolutamente definidos siempre: el tipo *esporádico* y el tipo *concentrico*.

En el tipo esporádico, la agregación de la ciudad se forma por adiciones sucesivas de territorio, que se yuxtaponen en algo complejo al alrededor de una celdilla original. Un buen ejemplo de este tipo lo da la ciudad de Gante.

Un agrupamiento de mercaderes, nos dice Des Marez, se establece en el siglo IX al pie del Castillo Condal, más allá del río Lys, en el recodo formado por la unión de este río con el Escaut. Se apresuran igualmente a delimitar un foro o mercado, de erigir todo alrededor de sus casas y de sus hangares y de hacer terminar ahí las calles principales. El territorio de esta comuna naciente se llama Portus (es decir, desembarcadero, lugar de comercio). Este Portus, o ciudad de mercaderes, es totalmente distinta del Barrio Viejo o de la ciudad del Conde alrededor del Castillo, de los otros dominios del Conde y de las abadías de San Pedro, fundadas el siglo VII por Saint-Amand.

Sucesivamente a este primer núcleo de la ciudad de Portus, se aglomeran: en 1213, un territorio llamado Ups-tal o tierra común, en un recodo del río Lys, al norte de Portus;

en 1254, la tierra de Brabante, al sureste, cedida por el Conde;

en 1269, las tierras patrimoniales del Conde, al norte;

en 1274, la misma ciudad del Conde, el Barrio Viejo, se cede a Portus;

En 1299, otras tierras pertenecientes al dominio del Castellano, así como la señoría llamada de Ser Raes-gherechte, en el poniente.

En último análisis, una vez que se haya constituido el complejo esporádico, este tipo, considerado en su conjunto, tiende después hacia la formación general en coronas concéntricas, delimitadas por cada cinturón sucesivo.

Pero existen casos extremadamente rigurosos del desarrollo de una ciudad, según el tipo concéntrico y, entre ellos, uno de los más característicos es, sin duda alguna, el de la ciudad de Amsterdam. Pocas ciudades en el mundo dan ejemplo de un desarrollo tan lógico, regular, simé-

trico y continuo, tan elemental e inteligible al primer golpe de vista al mismo tiempo.

Cuando se considera el plano histórico de las extensiones sucesivas de Amsterdam, parece que se ve literalmente crecer a esta ciudad por coronas concéntricas y así se pueden leer las etapas sucesivas de su desarrollo como sobre la rebanada cortada del tronco de un árbol, se puede contar, por los círculos anuales de crecimiento, la edad del árbol.

La ciudad de Amsterdam no es extremadamente vieja. Su origen se remonta al fin del siglo XII solamente.

La forma general de la conglomeración actual es la de un abanico desplegado, apoyándose por la base sobre el río "Y". Esta forma semicircular es la que desarrollan muchas otras ciudades que se hallan constituidas en condiciones geográficas análogas, o notablemente en Bélgica, la ciudad puerto de Amberes.

La forma de conjunto se engendra en Amsterdam por la del corazón de la ciudad vieja, tal como nos muestra el plano más antiguo a vuelo de pájaro, que existe levantado por Cornelis Anthoniszoor, pintor de Amsterdam, que representa la "Vermaerde Koopstadt", tal como era en 1544.

Hasta el momento en que la aglomeración realizó la configuración en forma de herradura, que limitan todavía hoy el Singel, de una parte, y el Klovenersburgwal, con su prolongación el Geldersche gracht por otra parte, y que acondicionó formalmente el desarrollo consecutivo de toda la ciudad, ésta se había constituido por adiciones paralelas sucesivamente sobre las dos orillas del río Amstel. En el Veenland, a través del cual el Amstel traza un recodo pronunciado antes de lanzarse en el "Y", Veenland, se halla construida la ciudad, no podía el hombre tratar de establecer su habitación hasta que no se pusiera al abrigo de las inundaciones, levantando el nivel del suelo o construyendo ahí diques.

En el curso del siglo XIII se levantaba poco más o menos en el lugar donde se encuentran hoy la iglesia llamada Oude Kerk y una parte del Warmoesstraat, un pequeño pueblo protegido contra las inundaciones por un dique llamado Zeedijk, cuyo trazo, muy fácilmente reconocible a primera vista y la sobre-elevación muy evidente, persisten todavía hoy día, sobre todo el recorrido de la calle del mismo nombre, célebre por sus chirivites de pescadores. Los habitantes del pueblo primitivo vivían de la

pesca, de la crianza de ganado y del comercio. Se puede uno formar una imagen bastante exacta del aspecto de este pueblo, figurándose una aglomeración bordeada a lo largo de casas pequeñas de madera, sujetándose a diques o apoyándose en contrafuerte sobre él, como se puede ver todavía actualmente el espectáculo en una multitud de localidades neerlandesas ribereñas de una corriente de agua, de un lago o de un brazo de mar y, entre otras, en Zaandam; sobre el río Zaan, a lo largo del Zaanstreek, en Volendam, a bordo del Zuiderzee o bien en Boskoop, sobre el río de la Gouwe y en múltiples otros lugares.

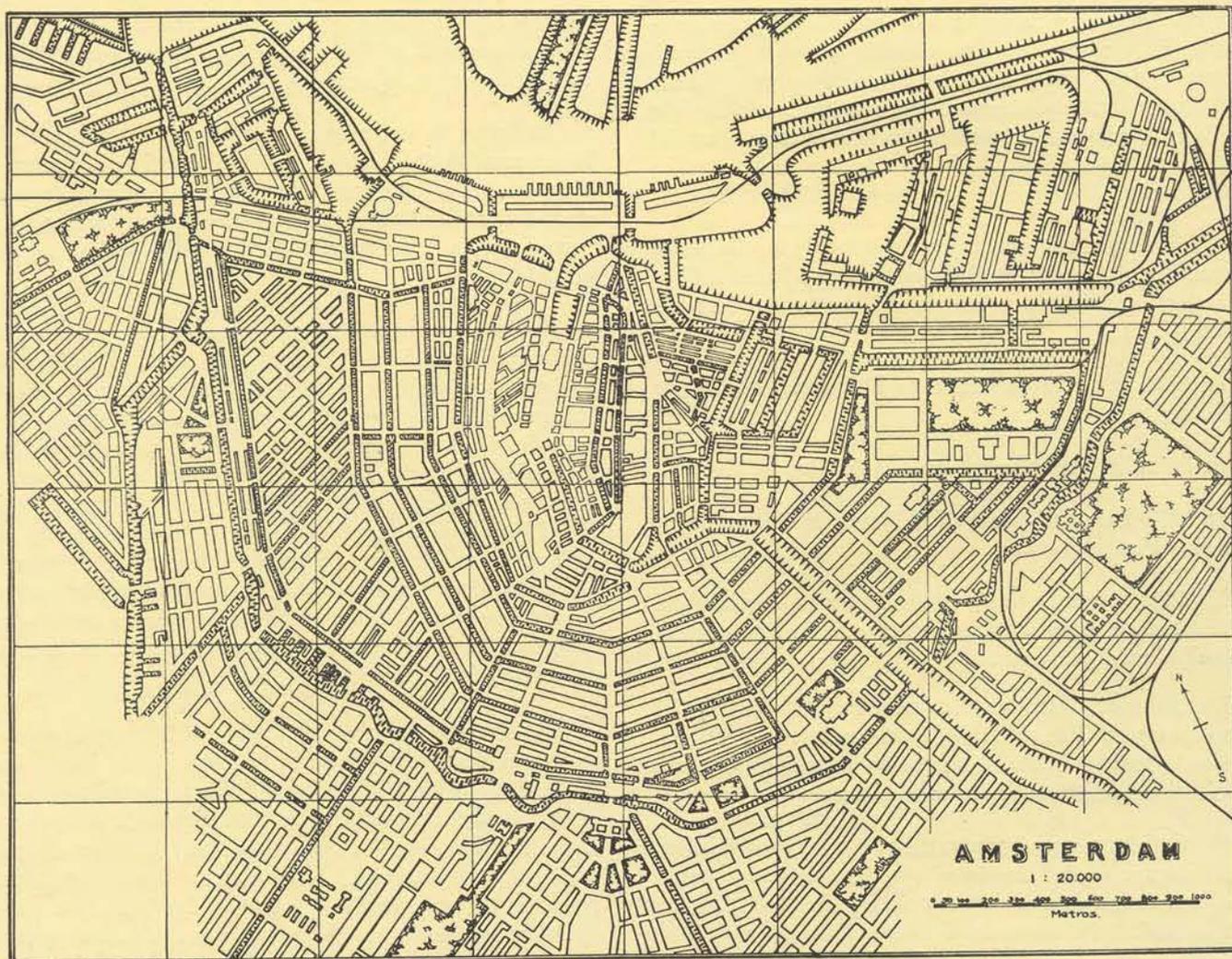
En un momento dado, que no se ha podido precisar hasta ahora, las aguas anteriores del Amstel fueron cortadas por un dique levantado a través del curso del agua con la última parte del río hasta su embarcadero. Esta parte, que se encontraba entonces fuera del sistema de diques, constituyó en esa forma un puerto cómodo: el futuro Daamrak. El dique llegó a ser el Dam actual.

Pronto, hacia 1343, sobre la orilla izquierda, frente al núcleo más antiguo, que se llamó después Oude Zijde, y

bajo la protección de la Nieuwendijk, también tan reconocible actualmente en la calle de este nombre (como la Zeedijk, por otra parte, y prolongada más tarde por el Haarlemmerdijk, así llamada porque después de la Nieuwendijk se tuerce en la dirección de la ciudad de Haarlem), surgió un barrio nuevo que fue más tarde Niedwe Zijde.

Al mismo tiempo, el barrio primitivo de la orilla derecha se amplió hacia el sur por la prolongación de la Warmoesstraat y paralelamente en la orilla izquierda por la calle llamada Kalvestraat.

Los fosos exteriores de la ciudad son, desde entonces, el Oudezijds Voorburgwal actual del lado nuevo, el Nieuwezijds Voorburgwal (este último colmado en nuestros días). El Spui, sobre la orilla izquierda, y el Grim, sobre la orilla derecha, forman el límite sur de la ciudad así formada hasta 1380. Pero en esta época se añade y se superpone una nueva tira paralela de terrenos de construcción, cavando detrás del Oudezijds Voorburgwal y poco después, haciendo lo mismo sobre la orilla izquierda, ca-

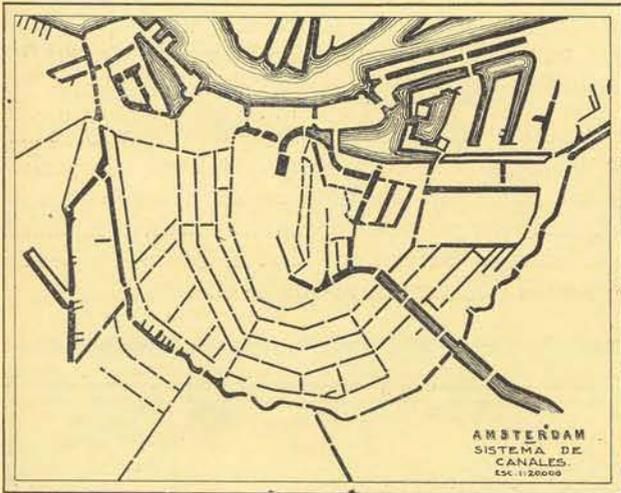


Plano de la ciudad de Amsterdam - Arquitecto Carlos Contreras

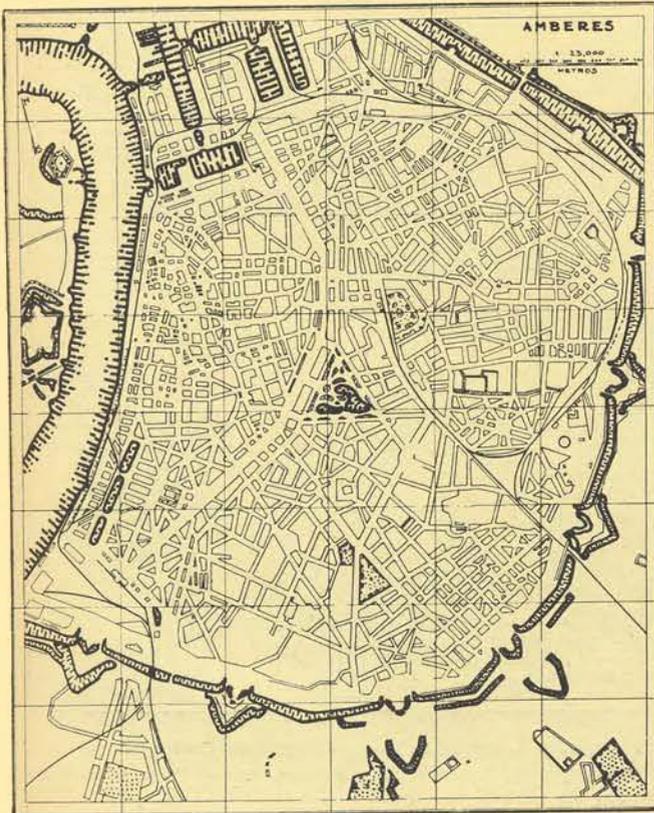
vando el Nievweijds Achterburgwal, hoy congestionado, a su vez, y que lleva el nombre de Spuijstraat.

Hacia el año 1425 se decide proteger la ciudad contra las incursiones de afuera por medio de un foso exterior, actualmente el Kloveniersburgwal y el Geldersche gracht, que le sigue hacia el norte.

Poco después, para darle a la ciudad una forma más regular, se hace lo mismo sobre la orilla izquierda y se cava el Singel.



Sistema de canales de la ciudad de Amsterdam



Plano de la ciudad de Amberes - Arquitecto Carlos Contreras

Estos fosos limitan la cintura de la ciudad, desde el fin del siglo xv hasta el fin del siglo xvi.

La ciudad de Amberes, que, como decíamos al principio de este capítulo, presenta una configuración general del mismo orden, es decir, la forma de un abanico desplegado que se apoya en la base sobre el río Escaut, ofrece también el espectáculo de un desarrollo concéntrico bastante comparable en su esencia, pero bajo aspectos mucho menos rigurosos, menos regulares y menos sistemáticos.

El Steen o Barrio de la Edad Media, se levanta a la orilla del río. La ciudad mercantil se desarrolla un poco atrás del barrio.

Del siglo xvi hasta la época de Napoleón, las ampliaciones de la ciudad abarcan estos dos núcleos primitivos y tienden a formar un semicírculo que se apoya sobre el río por el diámetro y que se extendía hasta la Avenida de las Artes y la Avenida del Comercio.

Sucesivamente las ampliaciones de 1860 y su complemento de 1870 y después las de época más reciente, hasta la primera cintura, se ligan sensiblemente por medias coronas concéntricas alrededor de las partes más antiguas.

Para ser completo sería menester hablar todavía de la constitución de ciertas ciudades de configuración regular que no parecen pertenecer ni al tipo esporádico ni al tipo concéntrico. Llamémosle el tipo cuadrilátero. Es evidente que esta disposición revela siempre una intención preconcebida en cualquier época a que se remonte.

El arte de trazar ciudades siguiendo un plan premeditado remontando a la antigüedad, confirma nuestra opinión que cuando el hombre combina conscientemente, crea desde luego geoméricamente.

Así, las investigaciones en el oriente, la exploración de las ruinas de ciudades de la antigüedad, el examen del plano de las ciudades actuales, cuyo origen remonta a un campo romano de trazo bien conocido, el cual ha persistido al menos en algunos lineamientos hasta nuestros días, el plano de ciudades enteramente destruídas por guerras o por una catástrofe, habiendo necesitado que se les reconstruya de una vez con todos los pedazos en el mismo lugar o en otra parte, como se hizo en alguna ocasión, por ejemplo, en la ciudad de Niuport, en Bélgica, confirman absolutamente la intención preconcebida como en el caso del trazo de tablero de ajedrez o de parrilla, tan querido de las ciudades americanas.

Pero teníamos, sobre todo, por objeto, estudiar las leyes de la formación natural de las ciudades que influyen y acondicionan irrevocablemente el agrupamiento espontáneo de las formas aún ulteriormente, cuando tarde o temprano los desarrollos nuevos toman una orientación intencional.

Un último ejemplo, muy interesante y de un carácter mixto, nos detendrá algunos instantes antes de terminar y de tratar de separar la lección de estos fenómenos: es el caso de Nancy.

En el corazón de Nancy encontramos casi intacto la Nancy Medioeval de los Duques de Guisa; irregular, tortuosa y pintoresca.

Esporádicamente se ha venido a yuxtaponer a la precedente, la Nancy Luis XV de Stanislas Leezynski, admirable de carácter, de estilo y de unidad cívica, obra maestra de armonía y de composición.

A su vez, la Nancy contemporánea ha venido a ingerirse a las dos precedentes, siguiendo una formación lógicamente cuadrilátera, a la cual invitaba el ejemplo de las disposiciones anteriores.

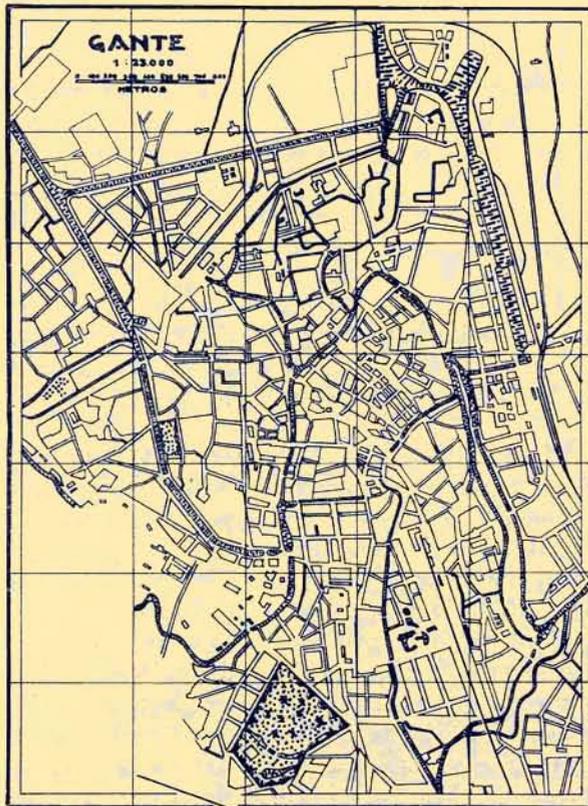
De estos diversos ejemplos, como de todos aquellos que se quisieran analizar, se puede concluir que siempre es posible separar del examen de las extensiones sucesivas

de una ciudad, la ley interna según la cual se efectúa el desarrollo extensivo centrífugo de esta ciudad bajo el imperio de las circunstancias ante todo geográficas, cronológicas y económicas.

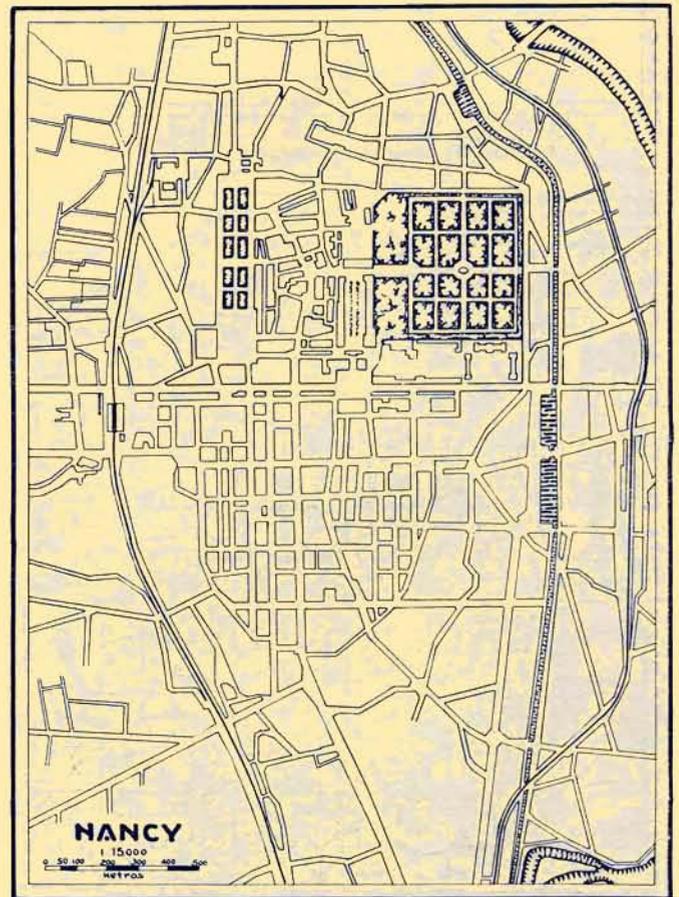
De la modalidad del desarrollo, que es la primera consecuencia de estos diversos factores y de muchos otros y entre los cuales acontece que uno o varios predominan, resulta un primer carácter que es esencial separar y poner en evidencia en su principio, en sus elementos y en todas sus repercusiones, para estar en posibilidad de coordinar la combinación de los arreglos nuevos con el carácter de los antiguos, a lo menos dentro de la medida en que este carácter venga de la modalidad misma del desarrollo de la ciudad.

Antes de cualquier estudio que tenga por fin establecer un proyecto de arreglo cívico, es, pues, indispensable separar, por el examen del desarrollo histórico de la ciudad, la ley interna de ese desarrollo extensivo en función de los diversos factores que intervienen en él y de hacer evidente el carácter que resulta de ello.

(De "Preliminares de Arte Cívico.")



Plano de la ciudad de Gante



Plano de la ciudad de Nancy - Arquitecto Carlos Contreras

“Convertir las tierras ociosas o estériles en bosques, es hacer no sólo obra de intenso patriotismo, sino también de ferviente humanitarismo.

“Es preservar la vida, trabajar por el árbol.”

Sociedad Forestal Mexicana.

Veracruz

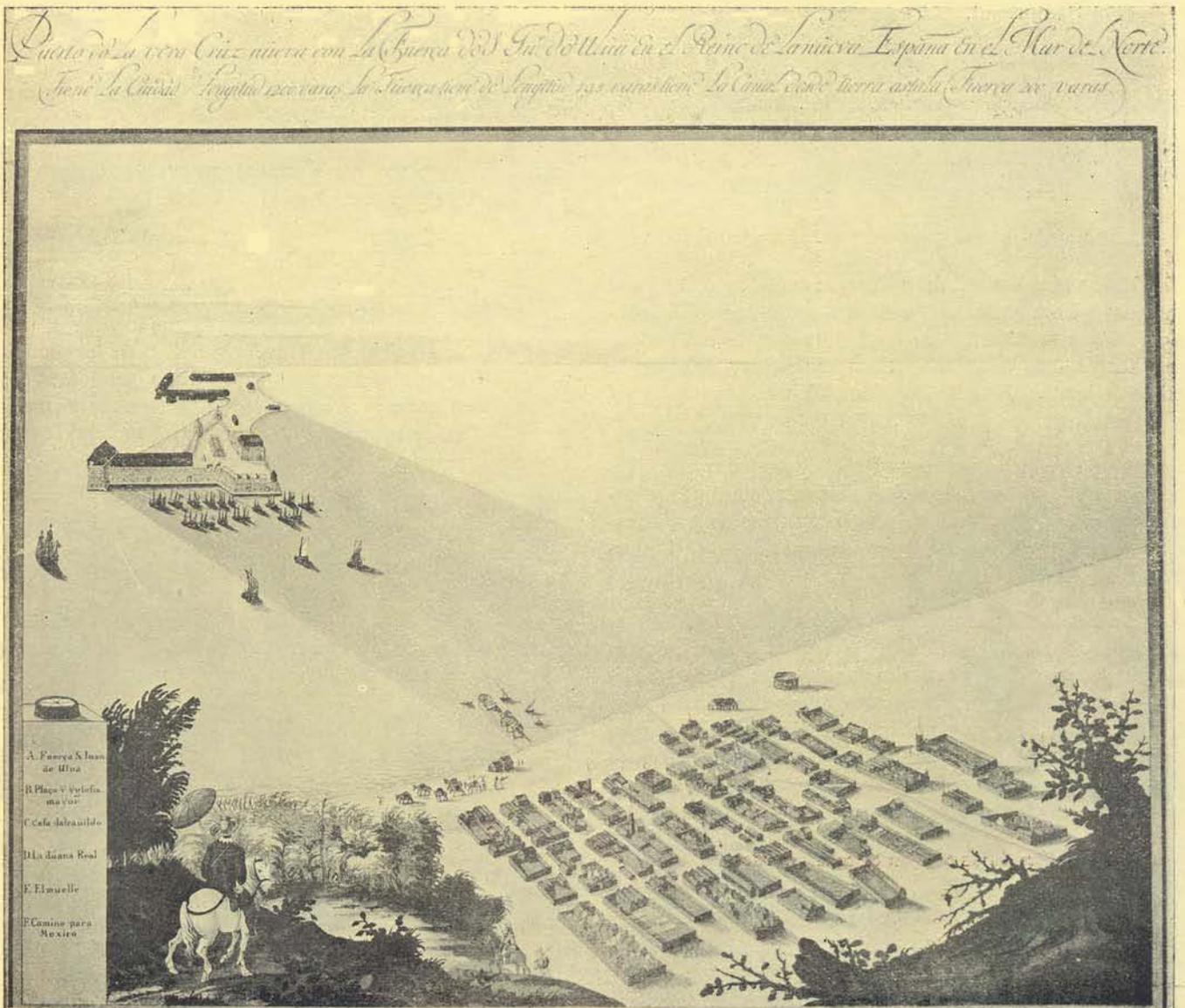
La ciudad y puerto de este nombre está situada a los 19° 12' 38" 30 de latitud norte, y 20° 59' 31" 95 de longitud este del meridiano de México, y a 424 kilómetros de la capital de la República.

Veracruz fue fundada por Hernán Cortés en 1519 en el lugar denominado Chalchiuhcuecan, con el nombre de la Villa Rica de Veracruz, trasladándose, en 1599, bajo el gobierno del virrey don Gaspar de Zúñiga, conde de Monterrey, al sitio que hoy ocupa.

La ciudad es de aspecto bello, aunque algo anticuado; sus calles están bien trazadas, contando con numerosos edificios de dos pisos.

Cuenta con magníficas plazas, jardines y paseos; posee edificios públicos de importancia, entre los que merecen citarse: la Aduana, el Edificio de Correos y Telégrafos, el Palacio Municipal, el Teatro "Principal", la Escuela Naval, el Edificio del Faro, la "Biblioteca del Pueblo", con más de 20,000 volúmenes; la Parroquia de la Asunción, que tiene magníficos altares y ricos adornos de oro y plata; el templo de la Pastora; el Colegio Preparatorio, la Escuela Comercial, etc.

Veracruz era, hasta hace poco, el primer puerto de la República y la plaza mercantil de mayor importancia; pero Tampico ha llegado, paulatinamente, a superar al primero, acaparando en gran parte su importancia.



Facsimil de un grabado antiguo del Puerto de Veracruz
PLANIFICACION

Preguntas y Temas

El "Comité Encargado del Plano Regional de Nueva York y Alrededores" inició sus labores hace unos seis años procurando obtener los mejores y más completos datos estadísticos para que sirvieran de base a los estudios que harían varias comisiones sobre los problemas de aquella región en sus diversos aspectos:

- 1.—Físico.
- 2.—Económico e Industrial.
- 3.—Condiciones Sociales y de Vida.
 - a) Recreo.
 - b) Habitación.
 - c) Salubridad.
 - d) Escuelas.
 - e) Instituciones correccionales.
- 4.—Legal.
- 5.—Planificación de Ciudades y Regiones.
- 6.—Administrativo.

Esto se hizo con el fin de preparar el Plano Regional de Nueva York y Alrededores para presentarlo a la consideración y aprobación de los habitantes de esa región, que abarca más de 5,000 millas cuadradas y comprende parte de los tres Estados de Nueva York, Nueva Jersey y Connecticut.

Uno de los primeros pasos fue el de preparar una serie de preguntas que sirvieran para despertar el interés de todos los habitantes respecto a los problemas de planificación y para que ayudaran a proporcionar datos de importancia al Comité.

Con la autorización del señor Flavel Shurtleff, Secretario del Plano Regional de Nueva York y Alrededores, empezamos a publicar esa serie de preguntas para que sirvan de guía a los mexicanos que tengan el deseo de colaborar a los fines que persigue la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, para lograr el engrandecimiento, el mejoramiento y el embellecimiento de las ciudades mexicanas.

Preguntas que han de considerarse

A. Informes preliminares para la Planificación.

I.—RASGOS GENERALES:

1. ¿Cuál es la naturaleza de la topografía? ¿Existen

mapas topográficos o vistas aéreas para este objeto?

2. ¿Cuál es la naturaleza del subsuelo?
3. ¿Hay mapas que indiquen los grados del desarrollo de la comunidad? ¿Existen documentos gráficos que indiquen la función de la comunidad como puerto, como centro manufacturero, etc?
4. ¿Cuáles son los hechos prediciendo el número de habitantes por medio de:
 - a) Curvas representando el movimiento de la población.
 - b) Gráficas representando la densidad de población.
 - c) Datos de estadística sobre grupos por razas y por nacionalidades.

II.—¿CUALES SON LAS FACILIDADES DE TRANSPORTE PARA LA GENTE Y PARA LAS MERCANCIAS?

1. Por ferrocarril.

¿Existen mapas u otros documentos indicando los caminos, zonas de conmutación (urbanas), zonas de servicio de trenes? ¿Se hallan las terminales y los patios para pasajeros y carga bien localizados? ¿Cuál es la relación de los distritos industriales con los ferrocarriles? ¿Cuál es la situación de los cruces a nivel y a diferentes niveles?

2. Por líneas de tránsito.

- a) ¿Existen mapas que indiquen las líneas de tránsito rápido subterráneas y elevadas?, ¿líneas de tránsito de calle?, ¿rutas para ómnibus? ¿y el grado de desarrollo del territorio que atraviesan?
- b) ¿Está representado gráficamente el volumen de cada clase de tráfico?

3. Por caminos.

- a) ¿Existe algún mapa que indique los caminos principales y secundarios? ¿Se ha hecho un censo que indique el volumen, la clase y la dirección del tráfico? ¿Existe algún mapa en el que se indiquen aperturas ventajosas de calles, el ensanchamiento de calles y nuevas conexiones?

- b) ¿Se han hecho estudios sobre las rutas para camiones?
- c) ¿Se han hecho estudios respecto a caminos de circunvalación?
- d) ¿Se han clasificado los caminos con relación a su uso y su superficie?
- e) ¿Hay un programa para la construcción de líneas?
- f) ¿Se ha considerado el punto relacionado con el acabado y tipo de varias clases de caminos?
- g) ¿Existe un problema respecto al estacionamiento de vehículos y qué es lo que se está haciendo para resolverlo?

4. Por agua.

¿Existe un mapa que indique las rutas comerciales, por agua, para pasajeros o carga?

5. Por aire.

¿Se ha hecho previsión para caminos de aviación y campos de aterrizaje?

III.—¿COMO SE SIRVE AL PUEBLO?

1. ¿Existen mapas o documentos que indiquen el sistema para abastecimiento de agua, de luz, de fuerza?
2. Se han indicado en algún mapa los lugares de las oficinas de bomberos y de policía?

IV.—¿COMO SE GUARDA LA SALUBRIDAD DEL PUEBLO?

1. ¿Se han hecho mapas o documentos indicando el sistema de la disposición de albañales: de agua de lluvia: de desperdicios (barrido de calles, basura, nieve o cualquier otro desperdicio)?
2. Se han hecho investigaciones o análisis del aire o del agua, y se han indicado de manera gráfica? ¿Bajo el término "agua" inclúyese agua para uso doméstico, para bañar y cualquier otro uso recreativo, así como para el comercio?
3. Cuáles son los medios para el cuidado de los enfermos y cuáles son sus requisitos de terreno?
4. Existe algún mapa con la indicación de la situación de cementerios?

Ahora Mismo

Medellín, 8 de marzo de 1926.—Sr. Dr. Eduardo Santos.—Bogotá.

Muy apreciado amigo:

Habrá usted observado que yo repito mucho en mis cartas las frases *desde ahora, ahora mismo*, para decir que la obra pública de que trato en cada caso se debe hacer o al menos comenzar inmediatamente. Y es que en la práctica del urbanismo o *City Planning* se ha llegado a establecer esta sentencia que ya es un axioma:

Toda obra pública que se considere necesaria, debe emprenderse a la mayor brevedad, porque mientras más se demore será más difícil y más cara.

Puedo dar otra razón, y es que hay mejoras que no pueden dejarse para después, a menos que la comunidad no tenga nociones de progreso ni tenga vergüenza. Por ejemplo, ¿cómo puede una población vivir sin acueducto o una región sin caminos?

Cuando se proyecta una mejora redentora, los espíritus estrechos, los retardatarios, los *hombres estorbos* exclaman: "No, no se puede hacer, es imposible, porque no tenemos el dinero suficiente"; y si hay por allí algún usu-

rero dice escandalizado: "Ese es un disparate, el capital al 2% mensual produciría más que el provecho que resulta de la obra."

La religión nos da un ejemplo en esto de obras públicas: vemos en las ciudades soberbias catedrales, en los pueblos lindas iglesias, que se han construido sin tener, al comenzarlas, el dinero en las arcas.

Pudiera llenar diez columnas de *El Tiempo* con ejemplos que ilustran mi tesis, pero en bien de la brevedad voy a contar uno solo:

Medellín trajo, por los años de 1910 a 1911, un ingeniero francés, el Sr. Rigal, para hacer el plano del acueducto y del alcantarillado de la ciudad. Terminados los estudios, el presupuesto subió a dos millones de pesos. Imposible construir el acueducto. No teníamos los dos millones. Pero un Consejo Municipal, a que tuve el honor de pertenecer, resolvió comenzar los trabajos. Los comenzamos con treinta mil pesos. El porvenir estaba lleno de posibilidades y de promesas, y teníamos fe, y la obra era necesaria. En pocos años, el acueducto quedó terminado.

Suyo muy afectísimo,

RICARDO OLANO.

Cartilla de Planificación y Arte Cívico

I.—DEFINICIONES.

Planificación

“La Planificación de ciudades es el esfuerzo colectivo para ejercer un control bien estudiado en beneficio de los habitantes de una ciudad sobre el desarrollo completo de su medio ambiente físico, considerando la unidad orgánica de la ciudad y la interdependencia de sus diversos elementos y funciones.

Toma en cuenta la influencia de los sistemas de calles y dimensiones de las manzanas, sobre el tipo dominante de edificios y por consiguiente sobre la cantidad de aire y luz en las casas-habitaciones; del efecto de la localización de los ferrocarriles, sobre la distribución de las fábricas, sobre la congestión de la población y el carácter de las habitaciones; de la interrelación económica entre las tierras proveedoras de agua y las tierras para parques; de los valores sociales y económicos que se pueden obtener agrupando numerosas funciones educativas y recreativas que generalmente han estado separadas.

La Planificación de ciudades así concebida, tiene una amplitud y una ramificación a la vez inspiradora y aterradoras. Cualquier espíritu con imaginación suficiente para comprenderla, debe sentirse estimulado por esta concepción de la ciudad como un organismo social cuyo bienestar futuro está en gran parte determinado por los actos que componen ese organismo y, por lo tanto, por la inteligencia y la voluntad colectivas que controlan esos actos.”

JOHN NOLEN,

Presidente de la “National Conference on City Planning.”

“El objeto principal de un Plano de Ciudad es obtener las mejores condiciones de vida, de trabajo y de recreo para sus habitantes.”

EDWARD H. BENNETT,

Arquitecto Consultor de la Comisión de Planificación de Chicago.

“La Planificación Nacional debe estar basada sobre una serie de estudios de clasificación, hechos para definir claramente y localizar definitivamente las unidades más apropiadas para las diferentes clases de usos, pidiendo la creación de unidades del más alto valor escénico, pero de di-

versos anchos, conectadas continuamente, que se llamarían Vías-Parques Nacionales.”

WARREN MANNING,

Arquitecto paisajista.

“La Planificación es el control y la dirección del desarrollo físico de ciudades y regiones;

tiene que ver con los elementos de la vida de una ciudad que puedan expresarse en mapas como calles, edificios, parques, ferrocarriles, muelles, etc.

Aunque la Planificación debe tomar en cuenta muchos hechos intangibles, sus recomendaciones son concretas.

Estos hechos y recomendaciones deberán expresarse en un mapa y deben estar acompañados de un programa regulador legislativo y financiero que haga posible su realización sobre el terreno.

Este PLANO dinámico no queda fijado para siempre ni incapacitado para cambiarse; habiendo establecido sus principales lineamientos, sus detalles se desarrollan constantemente con el crecimiento y cambios de la ciudad.

Es más fácil comprender lo que abarca la planificación, si pensamos en términos de este plano viviente.

Primero consideremos el PLANO DE CALLES, con sus arterias principales y sus calles secundarias para los negocios y las residencias. Algunas de las calles principales se extienden hasta el campo y forman CAMINOS PARA TRANSPORTE POR AUTOMOTORES entre los ranchos y granjas y la ciudad o entre una y otra ciudad. Existen TRANVIAS y quizás LINEAS DE TRANSITO RAPIDO. Hay también FERROCARRILES que entran a la ciudad con estaciones de pasajeros y de carga. Puede haber también entradas por mar o por río con hileras de MUELLES Y DESEMBARCADEROS. Pronto habrá también CAMPOS DE ATERRIZAJE para AEROPLANOS.

Las áreas verdes de los PARQUES y “VIAS-PARQUES”, resaltan en el mapa. Existen parques pequeños y grandes reservas forestales exteriores conectadas por fajas de boulevares y de “vías-parques”. Hay CAMPOS DE JUEGO y edificios de recreo, repartidos en la ciudad, casi siempre cerca de las ESCUELAS; y encontramos playas como balnearios y muelles de recreo si la ciudad tiene la buena fortuna de tener frentes de agua disponibles. Existen EDIFICIOS PUBLICOS, convenientemente agrupados en un CENTRO CIVICO principal y en centros locales secundarios.

Además de las vías públicas, espacios libres y edificios públicos, encontramos gran número de EDIFICIOS PRIVADOS en el plano. El desarrollo de éstos no puede controlarse de la misma manera que las calles y los parques—propiedad de la ciudad—, sino debe guiarse por medio de REGLAMENTACIONES impuestas por la ciudad para el bien de la comunidad.

La Planificación, por lo tanto, incluye la ZONIFICACION las reglamentaciones públicas que rigen el uso de la propiedad raíz privada; y deben expresarse en el plano los distritos zonificados. Las reglamentaciones de la zonificación determinan el uso efectivo de la tierra para residencias, comercio y fábricas y la altura y superficie de las estructuras que deban levantarse sobre esas tierras. Estas reglamentaciones y aquellas que existan sobre la CONSTRUCCION, obran juntamente para evitar el amontonamiento peligroso y malsano de los edificios y para fomentar el tipo de edificios que constituya un BUEN HOGAR.

Si subimos en aeroplano podremos ver mejor la ciudad y todos sus elementos en una forma comprensiva, mejor que si la recorramos en tranvía o en automóvil o si nos paseamos por sus parques. ELEVANDONOS así tendremos una imagen más clara y más grande de lo que necesitamos para el desarrollo del PLANO DE CIUDAD, para el porvenir.

Así como un enfermo necesita los servicios de un doctor y el acusado de los servicios de un abogado, la CIUDAD necesita los servicios de un EXPERTO COMPETENTE para la preparación y el desarrollo de su PLANO DE CIUDAD."

THEODORA KIMBALL,
Manual of Information on City Planning
and Zoning.

"Un Plano de Ciudad con sus mapas y sus notas, es un programa para el futuro desarrollo físico de una Ciudad. Representa el esfuerzo unido del gobierno de la ciudad y de sus habitantes al prepararse para sus necesidades futuras y para las probables exigencias de su comercio y de sus industrias.

Una Ciudad es un lugar para vivir, para trabajar y para jugar y debería proyectarse sistemáticamente teniendo presentes estos fines.

En cualquiera Ciudad, el gobierno controla del 25 al 40% de la superficie total en calles y en espacios públicos."

(Cartilla de Planificación. Departamento de Comercio de los Estados Unidos, mayo 6 de 1926.)

"El Arte Cívico es la estética de la Planificación de Ciudades."

THOMAS H. MAWSON.

"El Urbanismo es el estudio general de las condiciones y de las manifestaciones de la existencia y del desarrollo de las ciudades, y tiene que ver con un conjunto de características variadas aunque relacionadas entre sí: históricas, geográficas, sociológicas, económicas, jurídicas y artísticas. En efecto, la Ciudad es un organismo muy complejo. La naturaleza le ofrece para su establecimiento, condiciones, geográficas que el hombre utiliza o transforma. Por otra parte, la Ciudad considerada como un ser moral, vive a la vez una vida política, social, económica e intelectual.

Estos estudios deben considerar la evolución de la Ciudad en su totalidad. La Ciudad no es solamente un conjunto de edificios públicos o privados; éstos están ligados entre sí por espacios libres: calles, plazas y jardines. La repartición y el arreglo de estos espacios libres, constituye el objeto de lo que se llama Arte Urbano."

P. LAVEDAN,
Profesor de Urbanismo.
Universidad de Tolosa.

"En la Planificación de ciudades, lo primero que debe hacerse es un estudio comprensivo para saber qué es y qué hace la Ciudad y cuáles son las tendencias de su crecimiento.

Es una tarea tremenda hacer que la gente despierte del letargo y de la indiferencia que siente hacia estos problemas.

Finalmente, al planificar una Ciudad, no solamente se debe tener en cuenta la importancia de estudiar las relaciones existentes entre todos los problemas de crecimiento, sino debe existir el respeto necesario a la escala y proporción entre todas sus características físicas y hacia la necesidad de proveer cierta elasticidad en el Plano para que sea fácil ajustarlo de manera que satisfaga sus cambios futuros que sean necesarios, porque según crezca la Ciudad, así habrá de crecer el Plano.

Ningún Plano de Ciudad puede considerarse terminado y final, mientras la Ciudad viva y crezca."

THOMAS ADAMS,
Director del Plano Regional de la
Ciudad de Nueva York y
Alrededores.

"El Arte Cívico tiene por objeto la presentación estética, al menos satisfactoria, de todos los dispositivos fun-

cionales que definen a la ciudad y se extienden hasta salvaguardar el patrimonio colectivo de la belleza artística, pintoresca y natural del país.

Se concibe a todas luces que formar el proyecto de erigir toda construcción nueva, de reconstruir todo edificio destruido, de ejecutar toda reparación a cualquier edificio existente y de hacerle cualquiera transformación, de aportar cualquier modificación al trazado o arreglo de una vía, de trazar cualquiera vía nueva, presenta en cierta forma, por poco que sea, el problema múltiple del Arte Cívico.

Las inmediatas reacciones mutuas y las repercusiones más o menos extendidas que trae consigo la resolución de los problemas propuestos, ponen en movimiento y de *motu proprio*, relacionando más y más los numerosos elementos complejos que definen el Arte Cívico.

El Arte Cívico es tan viejo como el mundo y es por esto que este arte social por excelencia se funda ante todo sobre una ciencia de observación.

Es preciso renovar la tradición rota de los principios, no la de las formas, resucitar las condiciones posibles de la aparición de un estilo que no sea más que la impresión sobre la tradición de la vida consciente, tan sola capaz de crear y cuya unidad en sus caracteres generadores sea lo suficientemente elevada para abrazar, legitimar y fecundizar todas las variaciones individuales. Esta parece ser la misión del Arte Cívico, que debe ser la emanación de un espíritu cívico desarrollado de una conciencia cívica elevada, capaces ambos de suplir la falta de un instinto."

LOUIS VAN DER SWAELMEN.

*Notable arquitecto paisajista belga,
autor de la estupenda obra
"Preliminaires d'Art Cívique".*

"La planificación de ciudades, me parece a mí, es una actividad que aun más que cualquiera otra depende para su buen éxito de la aplicación de esta facultad a los problemas en cuestión. Antes de que podamos con seguridad y en justicia permitir que el hombre práctico construya edificio tras edificio, añada calles y más calles, o dedique sus energías en el perfeccionamiento de los procedimientos de su fábrica o en la organización de su negocio, de-

bería haber existido antes una visión de lo que la ciudad completa podría ser, y una composición o PLANO que tomase en cuenta el mejor agrupamiento de los lugares para trabajar, para los negocios, para vivir y para jugar, y que hiciera factible la realización de esa visión. Con la dirección y los consejos de los hombres prácticos, aprovechando por completo sus conocimientos y su experiencia, los hombres de temperamento artístico deberían preparar el camino, dando expresión a su visión en una composición comprensiva capaz de realizarse sobre el terreno; y aun más haciéndolo de tal manera que el ORDEN, la RELACION entre las diferentes partes, su PROPORCION y AGRUPAMIENTO, lleguen a ser en sí la EXPRESION de la vida de la comunidad en la forma de una CIUDAD BELLA.

En la planificación de ciudades, aun más que en la construcción, esta masa de datos llega a ser tan grande que se necesita el ejercicio más completo de la facultad de una imaginación educada para elevar al que compone de todo ello, y permitirle ver la ciudad, y la vida de la ciudad, en conjunto, distribuida y colocada en el lugar seleccionado. Si el planificador de ciudades ha educado su imaginación, si ha observado todas las fases de la vida de la ciudad, si las ha estudiado, si ha considerado con simpatía las necesidades y las restricciones de cada una, y si ha experimentado visiones de lo que hay que hacer para ayudarlas, para hacerlas más eficientes y más atractivas, entonces toda esta vida habrá llegado a ser parte instintiva de sus conocimientos; y le servirán para modelar y dar color a los cuadros que su imaginación llegue a crear. Las visiones del artista sin duda deben ser guiadas y revisadas por el hombre práctico y por el hombre de ciencia, cuya manera de trabajar es diferente; pero este dón artístico de creación imaginativa es lo único que puede sacar de una masa de detalles, una verdadera composición, en la que las diferentes partes tomarán su lugar en relación apropiada entre sí, cada cual teniendo su parte correspondiente de énfasis y asumiendo la proporción debida en el conjunto. Esta facultad puede hacer evidente el orden, puede traducir la visión en realidad, y de ella puede emanar ese misterioso algo que nosotros llamamos belleza, el producto más alto de la imaginación, aunque no es, como ya se ha dicho, el único."

RAYMOND UNWIN,
*Arquitecto en Jefe del Ministerio
de Salubridad de Inglaterra.*

¿Ama usted a México de verdad? Entonces coopere a la apertura de caminos y ferrocarriles; a la higienización y embellecimiento de sus ciudades.

Ayúdenos usted a hacer de México la primera ciudad de la América Latina.

Proyecto de Ley Sobre la Planificación de la Ciudad de Monterrey

Aprobado por el Congreso del Estado de Nuevo León

ARTICULO PRIMERO.—Se autoriza al Ejecutivo para que, de acuerdo con el H. Ayuntamiento de la ciudad de Monterrey, proceda a estudiar una planificación de la misma, tendiente a la rectificación, ensanchamiento y prolongación de las actuales calles y creación de las nuevas que resuelvan el problema del tráfico y desarrollo de la ciudad.

La apertura de nuevas calles, rectificación, ensanchamiento y prolongación de las actuales se declara de utilidad pública.

Se faculta al Ejecutivo para que, de acuerdo con el mismo Ayuntamiento, establezca las compensaciones que deban pagar las propiedades beneficiadas y para aplicarlas a las indemnizaciones que determina el artículo 23 de la Constitución Política del Estado.

ARTICULO SEGUNDO.—Se fija, para los efectos de los artículos siguientes del presente Decreto, una zona comprendida en el polígono irregular que partiendo de la calle de Cuauhtémoc, en su intersección con la de Wáshington, corra al sur por la calle de Cuauhtémoc hasta la calle de Hidalgo, de aquí al oriente hasta la calle de Escobedo, luego al sur hasta la calle de Ocampo, continuando al oriente, por esta misma calle, hasta la del Dr. Coss, de donde voltará al norte hasta Wáshington y continuará al poniente por esta calle hasta cerrar el polígono; quedan incluídas en el mismo polígono ambas aceras de las calles mencionadas.

ARTICULO TERCERO.—Los propietarios de los edificios en ruinas, a juicio del R. Ayuntamiento de la ciudad de Monterrey, de lotes sin construcciones o construcciones de madera, cartón, papel, lámina u otros materiales semejantes de corta duración y mal aspecto que se encuentren ubicados en la zona fijada por el artículo anterior, pagarán a la Recaudación de Rentas del Estado un recargo de un 50 por ciento sobre el impuesto predial que les corresponda, el cual se aplicará directamente al fondo de Obras Públicas.

ARTICULO CUARTO.—Los propietarios que en un plazo de seis meses inicien la construcción o reconstrucción de edificios permanentes en lotes comprendidos en los dos artículos anteriores, no pagarán el impuesto a que se refiere el artículo 3º; si terminado este plazo no han iniciado los trabajos de construcción o reconstrucción, deberán pagar el impuesto a partir del día en que esta ley entre en vigor.

ARTICULO QUINTO.—Las construcciones y reconstrucciones que se iniciaran en el término de un año dentro del Municipio de Monterrey, incluyendo también el perímetro señalado en el artículo segundo, pagarán por el aumento de valor que tenga la finca o terreno por la nueva construcción o reconstrucción, el impuesto sobre fincas urbanas, de acuerdo con la siguiente tarifa:

Inversión de Capital.	Impuesto sobre fincas urbanas.	Duración de la franquicia.
Hasta... \$ 10,000.00	...50 %	... 5 años
\$ 10,000.01 a ,, 25,000.00	...40 %	... 5 ,,
,, 25,000.01 ,, ,, 50,000.00	...40 %	... 5 ,,
,, 50,000.01 ,, ,, 100,000.00	...30 %	... 10 ,,
,, 100,000.00 en adelante	...20 %	... 10 ,,

La anterior franquicia no afecta el impuesto que pague el predio o finca antes de construirse o reconstruirse, el cual se seguirá pagando íntegro.

ARTICULO SEXTO.—El R. Ayuntamiento llegará a aplicar lo dispuesto por la Ley de Gobierno Interior de los Municipios en su artículo 6º, fracción II.

ARTICULO SEPTIMO.—Se faculta al Ejecutivo para reglamentar la presente ley.

Sala de Comisiones del H. Congreso del Estado.—Monterrey, N. L., a 18 de noviembre de 1927.

Las Comisiones Unidas de Fomento, Primera y Segunda de Hacienda.—José F. Elizondo, Luz Olivares, Eleazar C. García, Amel Barocio García.

La Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, reproduce con verdadero placer el "Proyecto de Ley sobre la Planificación de la Ciudad de Monterrey", aprobado por el Congreso del Estado de Nuevo León, y felicita con entusiasmo al Sr. Lic. don Aarón Sáenz, gobernador constitucional de Nuevo León, por la importancia trascendental que tiene para el país la promulgación de la primera Ley de Planificación en México, y confía en el éxito de este primer paso que hará de Monterrey la primera ciudad, en México, que cuente con un Plano que asegure su desarrollo y su futuro engrandecimiento.

¿De qué manera contribuye usted al progreso de la ciudad de México?

Summary

In our Editorial we suggested the creation of a bill for every township in Mexico providing for the preparation of a City Plan to control the future development of each municipality of 10,000 inhabitants and over and we are happy to include in this number the bill passed by the Legislature of the State of Nuevo Leon, authorizing Governor Aaron Saenz to act in cooperation with the municipal authorities and giving him full powers for the opening and enlarging of streets and for the planning of the City of Monterrey. This is the first serious step taken in Mexico in relation to city planning and the Association feels confident of the success of the movement it has initiated for the betterment of Mexican cities. We transcribe the "Creed" of the "Association des Cites-Jardins de France", for it seems to us like a bit of soothing and inspiring poetry. Mr. Raymond Unwin, who has taken an active interest in our problems, sent us an article on Town Distribution. A brief account of "Forest Hills Gardens" in Long Island, New York, with photographs and plans, is followed by the continuation of Mr. Galindo y Villa's article on the City of Mexico, supplemented by transversals sections of a few important avenues abroad and of some of the important avenues in Mexico City showing that we are well equipped with broad arteries of traffic. The "Notion of a City" from the book "Préliminaires d'Art Civique" by the Belgian Landscape Architect Louis Van der Swaelmen will prove of great interest to our readers. The City of Veracruz comes in for a bit of attention in a short notice by Engineer Antunez Echagaray. The Editors thought it timely to reproduce the series of questions prepared by the "Plan of New York and Environs" for the benefit of all citizens interested in city planning. Architect Contreras initiates with this number a "City Planning Primer" which he hopes will create a civic spirit in Mexico that will make possible some of the dreams of the city planner and lover of cities.

Resumé

Dans notre editorial, nous suggerions la création d'une loi pour chaque municipalité au Mexique, pourvoyant la préparation d'un Plan d'Aménagement pour contrôler le developpement futur de toutes les municipalités ayant 10,000 habitants ou plus et nous sommes très heureux d'inclure dans ce numéro la loi crée par la Législature de l'Etat de Nuevo León, autorisant le Gouverneur M. Aaron Saenz pour agir avec la coopération des autorités municipales en lui donnant des pouvoirs absolus pour le percement de nouvelles voies et pour l'aménagement de la ville de Monterrey. C'est le premier pas sérieux au Mexique, en relation avec la planification, et l'Association confie dans le succès du mouvement qu'elle a initié pour l'amélioration des cités mexicaines. Nous copions le "Crède" de l'Association des Cités Jardins de France, car il nous semble un beau morceau d'exquise poésie. M. Raymond Unwin, qui s'est intéressé vivement dans nos problèmes, nous a envoyé son article sur la Distribution d'une Ville. Un bref compte rendu sur le developpement a Forest Hills Long Island, a New York, avec des photographies et des plans, et la continuation de l'article sur la Ville de Mexico par M. Galindo y Villa, supplémenté avec des sections transversales de quelques avenues d'importance a l'étranger et dans la Ville de Mexico montrant que nous sommes bien dotés d'artères de trafic. "La Notion de Cité" du livre "Préliminaires d'Art Civique" de l'architecte paysagiste belge Louis van der Swaelmen aura, nous en sommes sûrs, d'intérêt pour nous lecteurs. La Ville de Veracruz est décrite dans quelques lignes par M. Antúnez Echagaray. Les editeurs ont cru a propos reproduire la série de questions et thèmes préparés par le "Plan of New York and Environs" pour la considération des citoyens intéressés aux problèmes de l'urbanisme. M. Contreras commence a publier un Precis d'Urbanisme et de Planification espérant créer l'esprit civique au Mexique qui fera possible la réalisation des quelques-uns des songes de l'urbaniste et de l'amant des villes.

"En materia de urbanismo y de obras públicas, la quimera de hoy será la realidad del mañana."

R. OLANO.