

LA palabra humana es como el puñado de grano que esparce sobre la tierra «el ademán augusto del sembrador». No todos germinan, y es preciso sembrar muchos para que fructifiquen unos pocos. Sembremos y difundamos del mismo modo las ideas que creamos justas. Si los efectos se hacen esperar, no nos desalentemos por esto. El esfuerzo útil y verdaderamente fecundo, no es el esfuerzo de un día, ruidoso y agobiante, sino el esfuerzo lento, sostenido y cotidiano.

Brunetière.

Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana

Comité Ejecutivo:

Presidente: ARQUITECTO CARLOS CONTRERAS.
Secretario: INGENIERO FRANCISCO ANTUNEZ ECHAGARAY.
Tesorero: LICENCIADO EDUARDO MESTRE GHIGLIAZZA.
Vocales: DR. ATL, LICENCIADO LUIS SANCHEZ PONTON, ARQUITECTO MANUEL AMABILIS, FERNANDO GALVAN.

Consejeros:

Ingeniero Miguel A. de Quevedo, Presidente de la Sociedad Forestal Mexicana; Doctor Alfonso Pruneda, Rector de la Universidad Nacional; Don Ricardo Estrada Berg, Gerente de la Cía. Telegráfica y Telefónica Mexicana; Licenciado Don Eduardo Pallares, Arquitecto Manuel Ituarte, Ingeniero Don Lorenzo L. Hernández, Tesorero General de la Nación; Don Federico T. de Lachica, Gerente de la Cía. Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, y Don Emilio Elizondo, Auditor de "El Universal".

Arquitectos Consultores:

Honorable Edward H. Bennett, Arquitecto Consultor de la "Comisión de Planificación de Chicago", y Jacques H. Lambert, laureado por el Gobierno Francés.

Miembros Honorarios:

Sir Ebenezer Howard, Presidente de la "International Federation for Housing and Town Planning", de Londres; Raymond Unwin, Arquitecto en Jefe del Ministerio de Salubridad de Inglaterra; Doctor R. Schmidt, Director de los Trabajos de Planificación en la Región del Ruhr (Alemania); Augusto Bruggeman, Profesor del Instituto de Urbanismo de París; Senador Luis Dausset, Presidente de la "Association des Cités-Jardins de France"; Jacques Greber, Profesor del Instituto de Urbanismo de París; Georges Benoit-Lévy, Director de la "Association des Cités-Jardins de France"; Ingeniero Arturo Soria, Presidente de la Cía. Madrileña de Urbanización; John Nolen, Presidente de la "National Conference on City Planning"; Lawrence Veiller, Secretario de la "National Housing Association"; Thomas Adams, Director de los Trabajos del Plano Regional de Nueva York y Alrededores; George B. Zug, Profesor de Planificación en la Universidad de Dartmouth; Flavel Shurtleff, Secretario de la "National Conference on City Planning"; George B. Ford y Harland Bartholomew, autores de la Planificación de varias ciudades norteamericanas.

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 4

DICIEMBRE DE 1927

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

E d i t o r i a l

Cartilla de Planificación *Arquitecto Carlos Contreras*

La Ciudad de México *Jesús Galindo y Villa*

La Ciudad de Querétaro *Ing. F. Antúnez Echagaray*

Preguntas y Temas *Plano de Nueva York y Alrededores*

La Ciudad de Buenos Aires *Ing. F. Antúnez Echagaray*

Un Boulevard de Circunvalación Interior para la Ciudad de México *Arquitecto Carlos Contreras*

El Problema Industrial y la Habitación *Arquitecto Thomas Adams*

La Ciudad de México a fines del siglo XVIII *Luis Castillo Ledón*

Resúmenes en Inglés y en Francés

Editorial

Los caminos han ejercido, en la vida de las sociedades humanas, efectos sociales y económicos cada vez mayores, más complejos y profundos, a medida que el progreso avanza; su repercusión alcanza a los más recónditos pliegues de la vida moral y social de las naciones.

El poderío y la expansión del Imperio Romano se iniciaron con la Vía Appia. Probablemente si esta vía máxima no se construye, no hubiera existido el Imperio.

Unir a los pueblos y a los individuos con lazos más y más estrechos y numerosos, hacer su vida más solidaria y común, como la de los miembros de una vasta familia, permitir un mejor conocimiento mutuo: tal ha sido el papel sociológico de los caminos.

Pero no obstante el innegable progreso alcanzado por los medios de transporte, cuyos exponentes más conspicuos eran el vapor y la electricidad, se hace sentir el anhelo del hombre de obtener un medio de transporte individual y flexible, no sujeto a las restricciones de un servicio público, ni a la obligación de ajustar nuestros deseos o intereses a las necesidades de la mayoría.

De este anhelo de libertad, de este sueño de emancipación del férreo yugo del espacio y el tiempo, ha surgido la creación del automóvil y su perfeccionamiento, y con él viene también una nueva era: la de los caminos modernos, construídos científicamente.

Ya no estamos esclavizados, podemos caminar a voluntad, detenernos o continuar, si así nos place.

Podemos viajar por todas partes, y al hacerlo, compenetrarnos de las costumbres, del idioma y de los problemas de nuestros semejantes, acrecentando así nuestro caudal de cultura y de conocimientos. Las bellezas de la Naturaleza, el

contacto con sus bosques, sus ríos, sus fuentes, con sus paisajes encantadores, nos son también accesibles. El conocimiento de los lugares históricos, la contemplación de los monumentos arqueológicos que nos han dejado las civilizaciones pretéritas, están a nuestro alcance fácilmente: ha surgido el Turismo.

El turismo, esta nueva corriente de dinamismo humano, tiene cuatro aspectos: el estético, el higiénico, el educativo y el económico.

El valor del turismo, desde el punto de vista estético, es indudable: nos pone en comunión con la Naturaleza, despertando en nuestra alma la sensación de lo bello y de lo sublime; mezcla de dolor y de placer, en la que el alma se encuentra a la vez atraída y rechazada. En este sentido tiene un alto valor moral, ya que el bien y lo bello van unidos por un lazo indivisible, siendo este último el símbolo del primero.

Como medio higiénico, el turismo tiene un valor altamente práctico, pues es indudable que el aire puro de las montañas, la actividad general que en el organismo producen las ascensiones, los deportes al aire libre, las cacerías, etc., aliados inseparables del turismo; la tranquilidad y contentamiento del espíritu que traen consigo, son medios inestimables para aumentar la eficiencia personal y prolongar la vida; pero cuyo valor no puede ser fijado de una manera concreta.

En lo que respecta al valor educativo del turismo, se puede asentar, sin temor a error, que al estar en contacto con los lugares históricos o bellos, con los monumentos artísticos, los parques nacionales o las ruinas prehistóricas; con otros lugares y otros pueblos, recibimos una lección intuitiva de historia, de arquitectura, de arqueología o de geografía. No hay lugar hermoso en el mundo que no tenga un valor educativo de cualquiera especie. Únicamente cuando se entra a un Parque Nacional, es cuando los

niños comprenden lo que es una plantación de árboles; y de tan sencillo hecho de Historia Natural, insensiblemente se pasa a la adquisición de conocimientos de botánica, de zoología, de geología, etc. El testimonio silencioso de los fósiles, el espectáculo imponente de las cascadas, de los geysers, de los glaciares, de los cañones profundos de las montañas, todas estas cosas cuando se contemplan, estimulan a emprender la investigación y son el aguijón para obtener conocimientos más extensos.

Finalmente, en su aspecto económico, el turismo significa una corriente de dinero, una fuente de ingresos que se debe fomentar y estimular.

En los Estados Unidos es un hecho comprobado que si existen la prosperidad y riqueza de que disfruta este país, se deben en primer lugar a que han construído centenares de millones de kilómetros de caminos (la red americana de caminos comprende más de 400.000,000 de kilómetros), rehabilitando a todas las pequeñas comunidades a una vida social activa y económica, gracias a las mayores facilidades de transporte.

Los siguientes datos estadísticos pueden servir para demostrar, con la fuerza incontrovertible de los números, lo que el turismo significa como factor económico:

En los Estados Unidos, el sistema de Parques Nacionales produjo, durante el año de 1923, una entrada de \$100.000,000 de dólares.

En Francia, los turistas extranjeros, principalmente los americanos, dejan anualmente \$500.000,000 de dólares.

En Suiza, cuya industria principal puede decirse que es el turismo, los viajeros gastan muy cerca de \$150.000,000 de dólares.

En el Canadá, entre las fuentes de ingresos, figura en tercer lugar por su importancia el turismo, que produce un ingreso al Tesoro de \$200.000,000 de dólares.

Los Estados Unidos, en su calidad de país el más rico del mundo, son los que aportan un contingente de dinero mayor al turismo que ningún otro pueblo. Una corriente continua de viajeros sale constantemente de Norte-América hacia Europa, América del Centro y del Sur y Asia. México, por su posición de vecino de los Estados Unidos, por su historia, por sus monumentos prehistóricos, por sus bellezas naturales y su clima, está colocado en situación preeminente para desviar, en provecho propio, esa corriente de turismo de la cual hoy día está privado; pero para ello es menester elaborar un programa cuyos puntos esenciales son los siguientes:

1º Construcción de un amplio sistema de caminos que cruce el territorio nacional en todos sentidos, con ramales que liguén todos los lugares históricos o de gran belleza escénica a las poblaciones principales.

2º Un sistema de hoteles y de hospedajes que proporcionen al viajero descanso, confort, comodidades, buena alimentación, deportes y campos de recreo.

3º Proporcionar al viajero, en las aduanas fronterizas y marítimas, facilidades; evitarles registros bochornosos, molestos e innecesarios y tratarlos con cortesía. Es necesario, sí, que las leyes, los reglamentos y las disposiciones aduanales, sanitarias y de migración protejan al país contra los elementos extranjeros nocivos y contra los abusos, pero sin molestar al viajero de buena fe, especialmente al turista.

4º Darles seguridades en sus vidas e intereses, vigilando para ello convenientemente los caminos, ya sea mediante la construcción de "blockhouses" a lo largo de las carreteras, ya por medio de la organización de cuerpos rurales que prestaran, como en épocas pasadas, tan eminentes servicios para la seguridad de los viajeros y la pacificación de la República.

5º Hacer una campaña de publicidad, en forma inteligente y adecuada, por medio de agencias que se establecerían en el Extranjero y en México; por medio de revistas, de libros, de folletos y guías que dieran al viajero una idea

exacta de lo que es el país, de sus ventajas, de sus atractivos y bellezas.

Para finalizar, es nuestro deber insistir en este hecho capital: "los Estados Unidos no han construido caminos porque son ricos, sino que

son ricos porque han construido millones de kilómetros de caminos".

Promover y lograr la construcción de caminos en México, he allí el desiderátum y el secreto de nuestra futura grandeza.

Cartilla de Planificación y Arte Cívico

La Evolución de las Ciudades

La enseñanza de la Planificación de Ciudades y de Regiones debe *considerar* el estudio de la evolución de las ciudades desde el punto de vista de su origen histórico, geográfico, sociológico y económico, tratando a la ciudad como organismo viviente y como sér moral con vida política, social, económica e intelectual, sujeta siempre a transformaciones y a influencias que modifican el carácter y la fisonomía de cualquiera aglomeración urbana en sus diferentes funciones y en relación con su trazo, su arreglo, su crecimiento, su organización administrativa, económica y social y con su embellecimiento.

La Planificación de Ciudades y de Regiones es la historia del desarrollo de los agrupamientos humanos en casas, en pequeños poblados, en ciudades, en regiones y en naciones enteras; es el arte de proyectar, trazar y construir ciudades y considera el estudio y las características del trazo de ciudades, la distribución y ancho de sus avenidas y de sus espacios libres en todas las épocas.

El estudio de la evolución de las ciudades desde su origen hasta la actualidad en las diversas épocas, el arreglo, la distribución y la relación entre la parte edificada y sus calles, plazas y jardines públicos da ciertas formas con diferentes características que revelan determinados principios que expresan las causas del crecimiento, del estancamiento o del retroceso de las ciudades, que nos hacen conocer el pasado y el presente, orientándonos hacia el porvenir y proporcionándonos hechos y datos que nos guíen en los trabajos de planificación presente, ayudándonos a resolver los difíciles problemas de previsión para el futuro.

Según Lavedan, podemos dividir las ciudades en dos categorías: las ciudades espontáneas que han nacido al azar y que han crecido poco a poco y las ciudades artificiales, creadas por la voluntad del hombre.

Las primeras han dejado al azar o a la naturaleza el cuidado de agrupar los elementos que las constituyen alrededor del elemento generador. Las otras han sido construidas de acuerdo con un plano preconcebido.

Debemos estudiar los planos de las ciudades, el trazo de las vías, el arreglo de las plazas y la localización de las zonas edificadas desde el modesto poblado, hasta la ciudad industrial y la gran capital.

El plano de una ciudad está sujeto a las influencias naturales de su situación.

El lugar de la ciudad es, sin duda, un hecho de gran importancia.

Las agrupaciones humanas se establecen generalmente en lugares que ofrecen alguna ventaja desde el punto de vista geográfico, ya sea en una planicie o en un promontorio, o frente al mar o a algún río o lago, o en donde se cruzan dos o más caminos. Es curioso notar que las principales capitales del mundo están localizadas a orillas de grandes ríos o son puertos de mar como Nueva York, puerto de mar y a la orilla del Hudson; Londres, a orillas del Támesis; París, en las márgenes del Sena; Berlín, junto al Spree; Moscú, a la orilla del Moscova; Washington, junto al Potomac; Chicago a orillas del Lago Michigan; Roma, en las riberas del Tíber, y hay que recordar que México también lo estuvo desde su fundación sobre la bellísima región de los lagos que existían en el grandioso Valle de México.

Otra clasificación puede ser por orígenes históricos: ciudades de origen griego, de origen romano, celta, oriental, galo, de la edad media, ya sea alrededor de un castillo feudal, o de un monasterio, o de una iglesia, o alrededor de una serie de comercios, o alrededor de una industria.

En la evolución de las ciudades griegas pueden considerarse tres tipos: las ciudades primitivas con carácter de fortalezas en lugares fáciles de defenderlos y geográficamente ventajosos; en lugares favorables para el comercio, y el tercer tipo en que el lugar es eminentemente bello. (Lavedan).

Van der Swaelmen considera dos grandes grupos: el tipo esporádico y el cuadrículado y hace ver que una ciudad que se desarrolla en una planicie tiende generalmente

al tipo cuadriculado o geométrico, mientras que la ciudad que nace y crece en una colina o en una región accidentada, tiene que considerar el problema de las curvas de nivel, dando por resultado un trazo irregular del plano.

Otros autores hacen una clasificación de acuerdo con el trazo en ciudades de tipo concéntrico, radioconcéntrico, de tablero de ajedrez, o de parrilla, de diagonales, el tipo único de la ciudad lineal que se desarrolla entre dos ciudades "punto", como las llama don Arturo Soria y Mata, el distinguido urbanista español, y a lo largo de una gran arteria que sirve de columna vertebral al organismo.

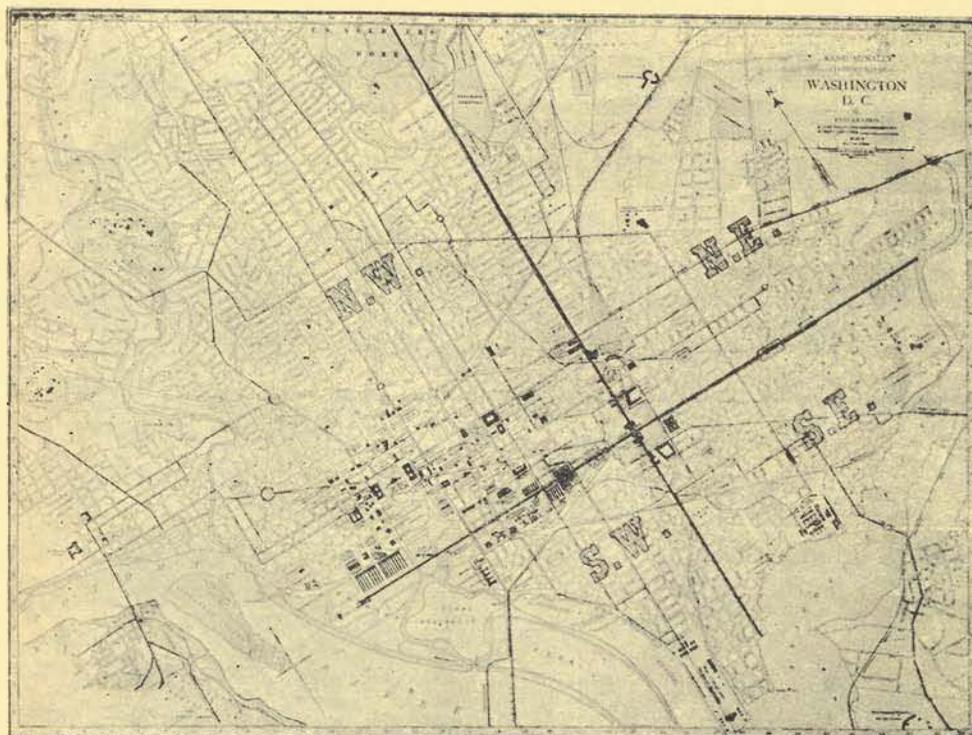
En algunos casos encontramos que el plano de la ciudad no corresponde a la conformación geográfica del lugar, pues vemos tipos cuadriculados sobre conformaciones montañosas.

Hay que hacer una diferenciación entre el origen de la ciudad y el origen del plano de la ciudad.

Existen también ciudades nacidas cerca de un manantial o a lo largo de un río, o de uno o más caminos.

Según Lavedan, la ciudad de Cahors es, en cuanto a su origen, una ciudad de manantial; en cuanto a su crecimiento, una ciudad tortuosa o de "meandro"; y en cuanto a su plano, es una ciudad de "camino".

La imaginación popular de la edad media llegaba hasta darles a los planos de ciudades formas características de animales y asemejaba el plano de Roma a un león, el de Cartago a un buey, el de Troya a un caballo y el de Brindisi a un ciervo.



Plano de la Ciudad de Washington, capital de los Estados Unidos - El trazo original, inspirado en el de Versalles, data de 1791 y se debe al ingeniero militar francés L'Enfant, quien lo inició bajo la administración del Presidente Washington. La Ciudad ha crecido desde entonces, excepto en unos cuantos detalles de poca importancia, de acuerdo con aquel admirable trazo

Para servir a la Ciudad en que vive necesita usted conocerla e interesarse por ella. ¿Cumple usted con este deber cívico?

La Ciudad de México

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

*El México Independiente
De 1821 a 1867*

Al consumarse la Independencia nacional, el 27 de septiembre de 1821, con la entrada en México del Ejército Trigarante, la ciudad es ya la capital de una nación libre y soberana.

Llegó Iturbide a vestir la púrpura imperial, y bajo las augustas bóvedas del Templo Metropolitano, fue coronado. Cayó el imperio, se desataron las ambiciones por la conquista del poder y las guerras intestinas retardaron no pocas veces el progreso de la República y el mismo de la capital.

Al realizarse la independencia y, más aún, al triunfar el sistema republicano, la sociedad se dividió. Y la división profunda de ideas influyó, con el tiempo, en la transformación material de la Metrópoli.

La ciudad de México tenía el aspecto de una población monacal, austera y solemne, dando patentes muestras del indomable carácter español y de su genio, con obras maravillosas de sólida arquitectura, de arte exquisito y bellissimo, alzadas ya sea para rendir culto a Dios, bien para residencia de los Poderes públicos, ya para albergar a la niñez y a la juventud estudiosa; para asilar al desvalido o para simples moradas, suntuosas muchas de ellas.

Nuestros edificios religiosos, civiles y particulares, se atestaron de ricas y copiosas obras de arte; orfebrería y joyas, trabajos en hierro y bronce, madera tallada, marquetaría, etc.

La Plaza Mayor continuó siendo el centro de las autoridades de la ciudad, después de nuestra emancipación política. Se carecía de verdaderos paseos públicos, de diversiones, de alumbrado suficiente y hasta de seguridad.

A las ocho toda la población entraba en silencio, las garitas se cerraban; se daba el *toque de queda* y nadie salía ni entraba más en México, hasta el día siguiente.

La ciudad, debido a la pobreza del Municipio, no pudo alcanzar el desenvolvimiento natural que requería su categoría; sin embargo, se intentó poner mano en los servicios urbanos de mayor urgencia; aguas potables, alumbrado, atarjeas y pavimentos, lográndose de tiempo en tiempo el benéfico empuje de manos que la hacían prosperar.

En 1843, don Antonio López de Santana mandó derribar el horrible Parián y convocó a un concurso para erigir, en medio

de la Plaza, un monumento a la Independencia; apoyó, fomentó y terminó la construcción del gran Teatro Nacional. En 1841, puso la primera piedra del mercado del Volador.

En 1850, a causa de la invasión norteamericana y del empobrecimiento que causó esta guerra, el aspecto de la ciudad era desastroso: los empedrados estaban destruidos en muchos lugares, faltando en innúmeras calles; muchas acequias se habían terraplenado, pero otras estaban con sus aguas corrompidas e inundadas; los acueductos tenían reventazones por todas partes, y el agua, chorreando y goteando, se escapaba, perdiéndose lastimosamente.

Existían tres mercados: el de Iturbide o de San Juan, el de Jesús, el de Santa Catarina y el de Villamil. Tres paseos contaba México, pero en completo abandono: la Alameda, el Paseo Nuevo o de Bucareli y el de la Viga. Un foso de seis varas de ancho rodeaba a la Alameda, que tenía sus puertas; la arboleda, en su mayor parte destruída; las callecillas, cubiertas de hierba; los enlosados, flojos.

El aspecto del Paseo de Bucareli era "horrible", según la memoria municipal de 1851.

El Paseo de la Viga, también en el más deplorable estado de abandono.

Las instituciones de beneficencia estaban sucias y abandonadísimas; eran verdaderos antros donde anidaba la miseria, la tristeza y la suciedad.

El límite occidental de la ciudad era el señalado por la acequia que corría por lo que hoy son las calles de San Juan de Letrán, Teatro Nacional y Santa María la Redonda; quedando fuera del casco de la ciudad estaban el Colegio de Letrán, el Convento de Santa Isabel, la Alameda, Corpus Christi, San Diego, la Santa Veracruz, San Juan de Dios, San Hipólito.

En 1852 se comenzaron a derribar desde la Mariscala (cruce del actual Correo) los arcos del acueducto de la Verónica, para ampliar la Avenida (hoy de Hidalgo); se prosiguió la demolición en 1871, hasta Buenavista. En 1889 se logró despejar hasta la garita de la Tlaxpana. Después hubo de acabarse la destrucción por la calzada de la Verónica hasta Chapultepec.

El acueducto se substituyó por una cañería subterránea.

En 1851, el Ayuntamiento contrató con don Francisco Arbeu la edificación del Teatro de Iturbide, en la Plaza del Teatro; este teatro sirvió después para Cámara de Diputados, siendo incendiado la noche del 23 de marzo de 1909. En su lugar se edificó la actual Cámara de Diputados.

En 1851, según la memoria de ese año, el Palacio Municipal estaba valuado en \$ 165,000.00; la plaza del Volador en \$ 285,000.00 y el valor de todas las fincas del Ayuntamiento, incluyendo el Teatro Iturbide, era de \$ 918,196.00.

En el siglo pasado contaba la ciudad con dos cementerios o "panteones": el de Santa Paula y el de San Fernando, aparte de otros pequeños construídos por el sistema de nichos, que generalmente estaban anexos a los conventos, como los de San Diego, los Angeles, San Pablo y el del Campo Florido.

La transformación real y efectiva de la ciudad se realizó cuando se decretaron las Leyes de Reforma, al nacionalizarse los bienes del clero, exclaustrarse las religiosas o demolerse conventos e iglesias.

Los conventos de San Francisco y Santo Domingo quedaron, en parte, convertidos en casas, y en parte demolidos para dar paso a las vías públicas; otros se destinaron a cuarteles y a edificios públicos.

Maximiliano quiso también hermostear la ciudad; tuvo grandes proyectos, realizando uno importante: mandó abrir la calzada que, en línea recta, va desde la estatua de Carlos IV hasta Chapultepec y que hoy forma el soberbio Paseo de la Reforma. En esta misma época el alcalde de la ciudad reformó el centro de la Plaza Mayor, construyendo el Paseo del Zócalo.

En 1866, la ciudad de México estaba alumbrada por 2,102 luces de hidrógeno.

Al restablecerse la República en 1867, el Ayuntamiento siguió con sus penurias; pero se hizo lo posible por atender los servicios municipales, según consta en la Memoria de 1869. En este mismo año se levantó un nuevo Plano de la Ciudad, obra en la que colaboraron los ingenieros Almaraz, Manuel Francisco Alvarez, Luis Espinosa e Ignacio P. Galván.

Ocupaba la Metrópoli, según sus medidas, una superficie de 15.329,113 metros cuadrados y su perímetro era de 15,681 metros.

Ciudad poco higiénica, de sucias calles, con defectuosísimos desagües de nula corriente y mal dispuestos; con malos pisos de piedra y peores embanquetados; cuyas vías públicas, por lo general, se inundaban de acera a acera en tiempo de aguas y con alumbrado escaso y deficiente. Tal era el cuadro que presentaba México en los primeros años después de la restauración de la República.

La Ciudad de Querétaro

La ciudad de Querétaro, capital del Estado del mismo nombre, está edificada sobre la extensa loma de Sangremal, estando cruzada de este a oeste por el Río de Querétaro, que la divide en dos partes: la del norte, llamada de la Otra Banda o también Barrio de San Sebastián, es un sitio de recreo por sus numerosas huertas, casas de campo y baños. Esta parte de la ciudad es muy irregular. La parte sur está ocupada por las mejores calles y edificios de la ciudad.

Rodean a Querétaro el histórico Cerro de las Campanas, al oeste, el del Cimantario, al sur, y el de San Gregorio, al norte.

Esta ciudad fue fundada hacia el año de 1446 por los otomíes y conquistada el 25 de julio de 1531 por los españoles, quienes le dieron el nombre de Santiago de Querétaro. Esta última palabra significa "lugar destinado al juego de la pelota".

Querétaro está situada a los 20°-36'-24".15 de latitud norte y 1°-15'-24".75 de longitud oeste del meridiano de México; su altura sobre el nivel del mar es de 1931, distando de la ciudad de Mexico, por ferrocarril, 246 kilómetros.

Querétaro es, por su abolengo, una ciudad verdaderamente histórica; en ella tuvieron lugar los primeros trabajos en pro de nues-

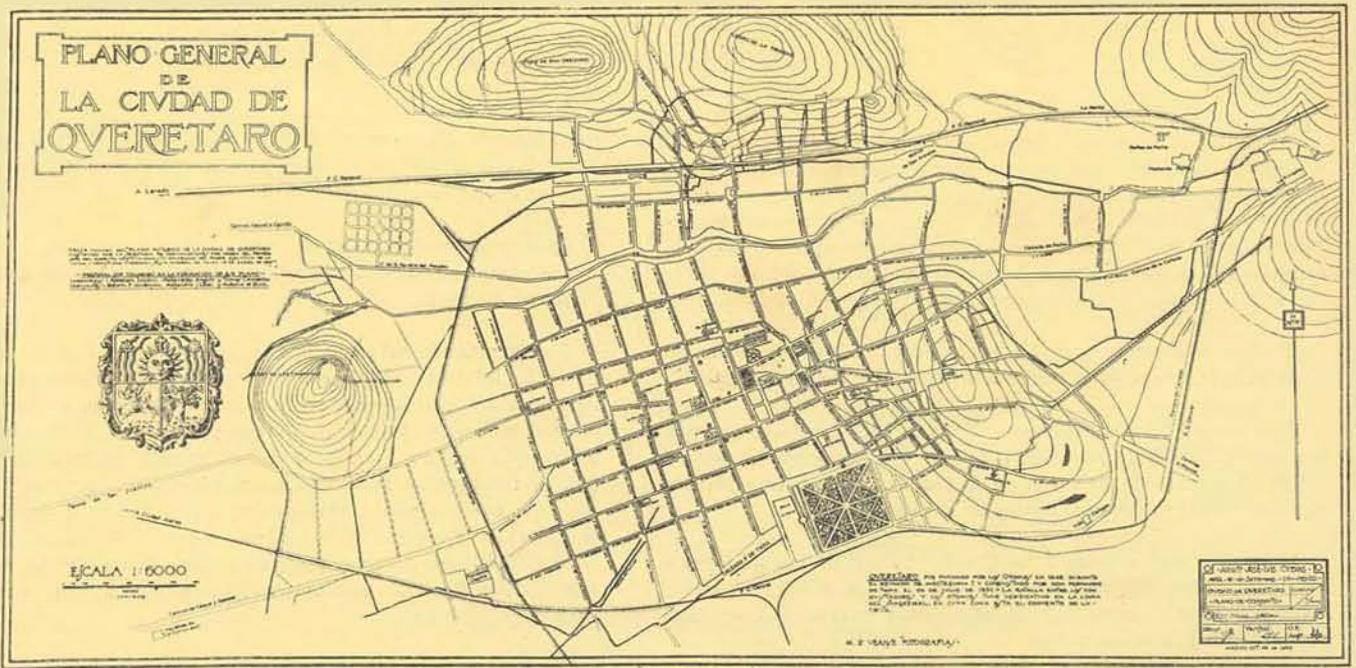
tra independencia, y después, cuando la invasión americana de 1847, en su recinto se firmaron, el 30 de Mayo de 1848, los tratados de paz con los Estados Unidos.

Querétaro fue el último reducto del Imperio mexicano y el lugar donde fueron fusilados el emperador Maximiliano y los generales Miramón y Mejía.

En ninguna ciudad como en esta, se encuentran con mayor profusión las reliquias del arte colonial; merecen contarse entre ellas el Palacio Municipal, de construcción antiquísima y en el cual estuvo presa doña Josefa Ortiz de Domínguez; la Aduana, la Catedral, antes templo de San Francisco; el del Carmen, del arquitecto Tres Guerras; el de Santa Rosa, con sus riquísimos altares; el de Guadalupe, que encierra una magnífica pintura de Cabrera; el de Capuchinas, el de la Merced, el de la Cruz, el de San Felipe Neri, el Palacio Federal, que ocupa el lugar del antiguo templo y convento de San Agustín, lleno de preciosas filigranas de la arquitectura española de pasados siglos.

La beneficencia pública cuenta con buenos edificios, entre los cuales merecen anotarse el Hospicio Vergara y el Hospital Civil, que ocupa el edificio del antiguo colegio de Santa Rosa. Querétaro





Tomado de «El Arquitecto», órgano de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, de noviembre de 1923

cuenta con el Teatro Iturbide, donde se reunió el consejo de guerra que sentenció a Maximiliano, Miramón y Mejía a sufrir la pena capital y donde, en 1917, se reunió el Congreso Constituyente que formuló y promulgó la actual Constitución. Además de este teatro, hay el de la Media Luna y la Plaza de Toros de Occidente.

Como casas históricas hay que citar, además, la casa número 10 de la calle de Capuchinas, que sirvió de prisión a Maximiliano; la casa número 10 de la 3ª calle de San Antonio, donde vivió el marqués de la Villa del Villar del Aguila; la número 7 de la Alhóndiga, que perteneció al insurgente don Epigmenio González y donde se verificaron las primeras juntas en pro de la independencia.

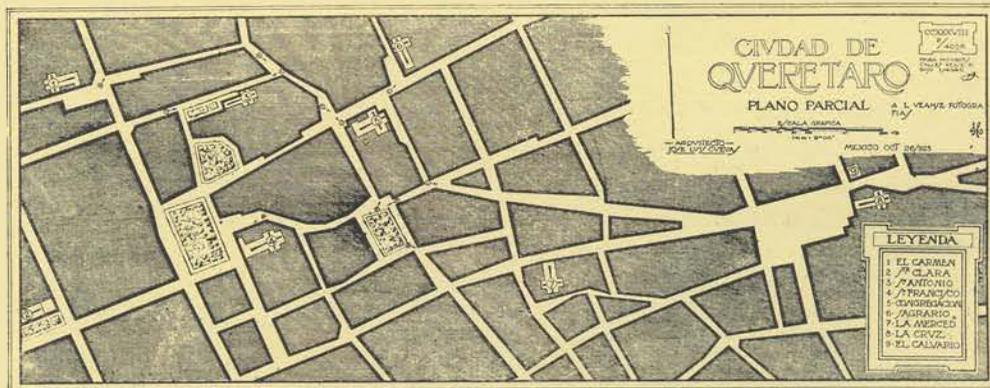
San Antonio; el de Santa Clara, la Quinta Pateh, el paseo del barrio de la Otra Banda.

Tiene 30 fuentes públicas, siendo la más notable la de Neptuno.

Posee varios mercados, como el Escobedo, el del Carmen; tres panteones y varios hoteles.

Sus calles céntricas se han pavimentado últimamente y han cambiado de nombres, de manera injustificada.

La ciudad se abastece de agua por medio del magnífico acueduc-



Tomado de «El Arquitecto», órgano de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, de noviembre de 1923

Para la Instrucción Secundaria hay varios planteles de enseñanza, siendo los más notables el Colegio Civil, en el que estudiaron don Leopoldo Río de la Loza y don Pedro Escobedo, fundador de la Escuela Nacional de Medicina; la Academia de Dibujo, llamada de San Fernando.

Cuenta la ciudad con varios paseos y jardines, entre los cuales son los principales:

El jardín Zenea, situado en la Plaza Principal; el jardín de la Independencia, frente al Palacio Municipal; la Alameda, el jardín de

to que la trae de una alberca situada a 8 kms. al noreste de la ciudad, el cual consta de 74 arcos de sillería. Este acueducto fue construido y costado, casi en su totalidad, por don Juan Antonio de Urrutia y Arana, marqués de la Villa del Villar del Aguila, quien empleó 9 años en su edificación, la que duró del 26 de diciembre de 1726 al 15 de octubre de 1735.

El trazo de la ciudad es uno de los más interesantes en la República por su irregularidad y por las preciosas perspectivas de sus calles cerradas y de sus plazas.

Ing. Francisco Antúnez Echagaray.

Preguntas y Temas

Plano de Nueva York y Alrededores

V. QUE CLASE DE ALOJAMIENTO O CASA-HABITACION TIENE EL PUEBLO?

1. Existe un mapa con el avalúo catastral de predios urbanos y rústicos?
2. Cuáles son los métodos que se emplean en la subdivisión de terrenos? Existen algunos respecto a los tamaños de los «lotes» y «manzanas»?
3. Existe un mapa que indique:
 - a) La densidad del desarrollo del problema de la casa-habitación?
 - b) La superficie necesaria para varios tipos de casas, a saber: casas para una familia, para dos familias, casas de vecindad, casas de madera en hileras, y tipos semejantes?
4. Se han hecho estudios de las tendencias relativas al problema de la casa-habitación; del tipo de casa mejor adaptado a cada región?
5. Se han hecho estudios comparativos respecto al costo de la construcción de la casa-habitación urbana y rústica?

VI.—CUALES SON LAS FACILIDADES RELATIVAS A LAS ESCUELAS?

1. Se han localizado en un mapa las facilidades que existen y se han determinado locales futuros sobre la base de aumento de población?
2. Se han hecho estudios sobre la organización de escuelas para determinar el tipo de edificios de escuelas modernas, es decir, si la división de unidades deberá hacerse de acuerdo con las siguientes consideraciones:
 - a) Kindergarten, al 4º año de primaria; primaria superior, y preparatoria?
 - b) Kindergarten a primaria superior, preparatoria?
 - c) Escuelas superiores especiales, comerciales, industriales, etc.?
3. Se ha considerado la cuestión de tamaño y situa-

ción de los locales para escuelas? Un informe del doctor Strayer sugiere lo siguiente:

- a) Para escuelas elementales, no menos de 2 hectáreas situadas de tal manera que los niños no tengan que viajar más de media milla para ir a la escuela.
 - b) Para escuelas primarias superiores no menos de 3 hectáreas y cuarto, situadas de tal manera que los niños no tengan que viajar más de una milla.
 - c) Para escuelas preparatorias, no menos de 5 hectáreas, aproximadamente, que deberán escogerse con relación a los medios de transporte.
4. Existen mapas en que se indiquen las bibliotecas, museos u otros institutos educativos, así como lugares ventajosos para el porvenir?

VII.—DONDE Y DE QUE MANERA INVIERTE LA GENTE LOS RATOS DE OCIO?

1. Existen mapas donde se indiquen los terrenos para jugar, las playas para la natación, y otros espacios para juegos en relación con territorios destinados a residencias? Se han hecho estudios sobre accidentes callejeros en relación con la situación de los terrenos para juegos? Se han hecho estudios sobre la necesidad de varios tipos de terrenos para juegos y se ha indicado la situación de éstos en un mapa?
2. Se han organizado centros regionales recreativos?
3. Existe algún mapa en donde se hayan indicado todas las clases de parques y de terrenos apropiados para estos fines, para su desarrollo futuro?
4. Cómo pueden incorporarse empresas comerciales al plano relativo a estos parques recreativos?
5. Se han hecho estudios sobre los puntos de unión locales con un parque regional o boulevard?
6. Existen bosques municipales o terrenos reservados para bosques, para el porvenir?
7. Se han localizado en un plano todos los centros de diversión como cines, teatros, etc.

La Ciudad de Buenos Aires

La ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, fue fundada el 2 de febrero de 1535 por el adelantado don Pedro de Mendoza, quien le dio el nombre de Ciudad de la Santísima Trinidad, Puerto de Santa María de los Buenos Aires. El nombre de la ciudad viene, según tradición, de la exclamación que lanzó Sancho del Campo, cuñado de don Pedro de Mendoza, cuando en 1536 saltó a tierra en el sitio que hoy ocupa la capital federal y dijo: ¡Qué buenos aires son los de este lugar!

Destruída por los indios querandíes, a poco de haber sido fundada, fue reedificada el 11 de junio de 1580, por Juan de Garay, con elementos paraguayos, quien le dio el nombre de Santa María de los Buenos Aires, colocándose la piedra fundamental en el ángulo formado hoy día por las calles de San Martín y Rivadavia.

El trazo primitivo de la ciudad consistía en 16 manzanas de norte a sur y 9 de oriente a poniente. Sus actuales límites son como sigue: al norte, los partidos de San Martín y Vicente López y el Río de la Plata; al oriente, el mismo río; al sur, el riachuelo de Barrancas, y al poniente, los partidos de Matanza y San Martín.

La ciudad de Buenos Aires, "la capital federal", como la llaman los argentinos, ocupa una superficie de 185 kms², estando situada en la margen derecha del río de la Plata, a 275 kms. de Montevideo.

Sus coordenadas geográficas son: 34° -36' -21" de latitud sur y 58° 22' -19" de longitud oeste de Greenwich; su altura sobre el nivel del mar es de 20 mts. La dimensión máxima de la ciudad es de 18 kms. en el sentido norte sur, y 25 en el de este y oeste; su perímetro es de 125 kms. Por su extensión es una de las más grandes capitales del mundo, siendo superior a París, que tiene 79 kms² de superficie; a Berlín, que cuenta con 63 kms² de área, y a Viena, cuya superficie es de 178 kms².

El censo de 1869 registraba 187,000 habitantes en la capital.

El de 1895 comprobaba una población de 668,854 habitantes y 10 años después había aumentado a 950,891 almas, es decir, un aumento de 280,037 en diez años.

En 1914 contaba con 1.575,000 habitantes y la población actual puede calcularse en 2.300,000 habitantes.

La edificación ha seguido también la marcha ascendente señalada por las siguientes cifras:

Casas existentes en 1869, 19,309; en 1887, 35,564; en 1895, 54,795; en 1904, 82,540; en 1910, 102,000; en 1912, 133,123; en 1919, 144,181; en 1926, 218,684.

La ciudad de Buenos Aires impresiona agradablemente por su aspecto severo; por su importante y hermoso puerto, que cuenta con 2 dársenas, una norte y una sur y 4 diques, a los cuales les pueden atracar los más grandes trasatlánticos. Cautiva también por su variada y elegante edificación; por sus calles rectas, bien pavimentadas y alumbradas y trazadas con simetría; por sus amplias avenidas, plantadas de árboles, entre las cuales se destaca la avenida de Mayo con altos y espléndidos edificios, y profusamente iluminada con luz eléctrica; por sus hermosos parques de recreo; por sus grandes y bien adornadas plazas. Admiran su intensísima circulación de tranvías, carruajes y vehículos de todas clases que le imprimen una incesante animación; sus suntuosas y bellas exhibiciones de los palacios comerciales y, en fin, los indescriptibles adelantos y comodidades de todo género que ofrece a sus habitantes y que hacen de ella una ciudad civilizada, moderna y progresista.

Entre las avenidas principales, merecen citarse las de Quintana, Alvear, Sarmiento, Montes de Oca, Rivadavia, Santa Fe, Callao, y su continuación "Entre Ríos". Igualmente deben mencionarse las avenidas diagonales, norte y sur, que arrancan de la plaza de Mayo.

Sus plazas más conspicuas son: la de Mayo, en la que se levanta la estatua ecuestre del general Belgrano, y la histórica pirámide del 25 de mayo; la plaza General San Martín, en cuyo centro se alza la estatua en bronce del vencedor de los Andes, quien en brioso corsel, señala con su índice las calles Chacabuco y Maypú, como para recordar sus dos triunfos militares; la plaza General Lavalle con la estatua del guerrero cuyo nombre ostenta; la plaza de la Libertad, en la que se yergue el monumento que inmortaliza al Dr. Alsina; las plazas Constitución, Vicente López, Independencia, Lorea, General Belgrano, Once de Septiembre, Congreso, etc.; que son verdaderos pulmones de la ciudad y sitios de recreo y de salud para sus habitantes.

Entre sus parques merecen citarse: el Centenario, Saavedra, Palermo, Lezama, la Recoleta y Chacabuco.

Sus monumentos históricos son innumerables y bellos, mereciendo citarse: el mausuleo de Belgrano, el de San Martín; el consagrado a las víctimas de la revolución de 1890, la estatua de Mazzini, la de Garibaldi, etc.

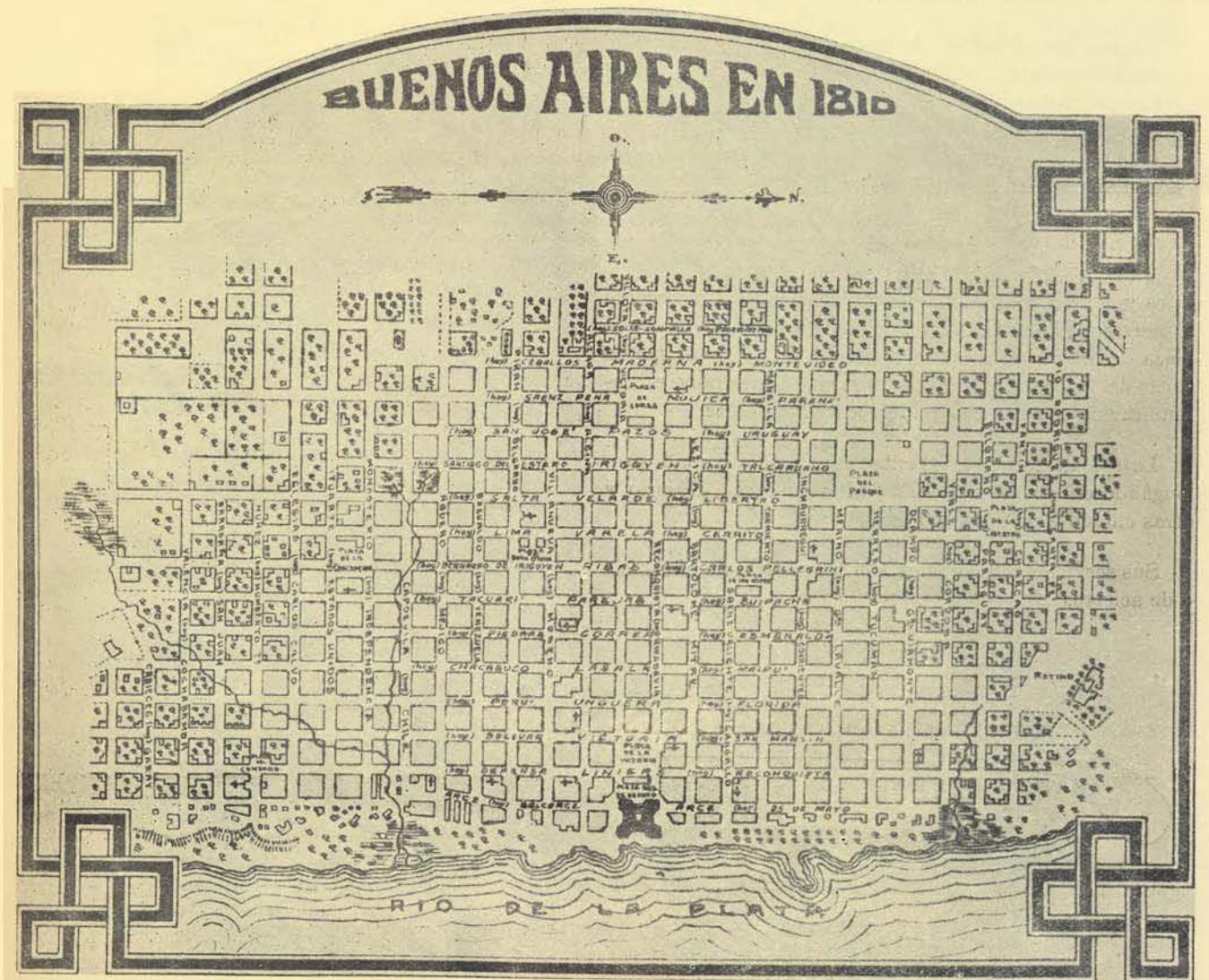
La municipalidad de Buenos Aires se divide en 22 distritos, estando gobernada por un Intendente Municipal, que es el Poder Ejecutivo, y el Cuerpo Deliberante, que desempeña funciones de Poder Legislativo.

Los tranvías eléctricos recorren la ciudad en todos sen-



Plaza Congreso - Buenos Aires

Cortesía de S. E. el Sr. Dr. Dn. Eduardo Labougle, Ministro de la Argentina





Edificio Barolo, Avenida de Mayo

tidos y completa la red de comunicaciones el ferrocarril subterráneo, llamado Anglo-Argentino y que corre de la plaza de Mayo hasta la del Caballito, en donde empalma con la del Once de Septiembre, que a su vez la pone en comunicación con las vías del ferrocarril del oeste.

La red de teléfonos es extensísima en la ciudad, prolongándose fuera de ella, hasta Mar de Plata, Rosario y otras ciudades de las provincias.

Sus servicios municipales son un modelo de eficiencia y de acierto.

J. S. Castiella



Índice de las Edifices

Plano de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores en el año de 1920

Proyecto de un Boulevard de Circunvalación Interior Para la Ciudad de México

El carácter de la ciudad de México en su núcleo central, es decir, en lo que fue la "traza" de Cortés en 1521, debe conservarse.

Pertenece el corazón de la ciudad al tipo de cuadrícula.

La Plaza de la Constitución fue, sigue siendo y será, el centro cívico de la gran Metrópoli mexicana.

El resto de la ciudad pertenece, no tan sólo al tipo "esporádico", sino al de "parches o sinapismos", en la periferia del corazón. A pesar de estos defectos de crecimiento orgánico, la ciudad cuenta con excelentes arterias y vías de comunicación, y lo único que le hace falta es la liga entre muchas de ellas, la pavimentación de la mayoría, la ampliación de algunas y la apertura de otras, para formar su sistema circulatorio completo.

El proyecto que en mi concepto resolvería todos los problemas serios de congestión de tráfico del momento y los que puedan existir hasta dentro de treinta años, es sin duda el que me he permitido presentar ya a la consideración de los habitantes de esta gran ciudad: Un Boulevard de Circunvalación Interior que siguiera el trazo que a continuación se expresa: Prolongación de Insurgentes hacia el norte—Avenida Manuel González, de poniente a oriente, por el norte de la ciudad—Cruce de Peralvillo—Avenida del Ferrocarril de Cintura—por Plaza de San Lázaro—ligando las Plazas de la Candelaria, Carrizal, Santo Tomás y Viga—Calzada de Chimalpopoca—Calles de Claudio Bernard, recientemente pavimentadas—por las calles de Berlín o de Dinamarca, que con el tiempo se ampliarían hasta la Plaza de Cuauhtémoc, en el Paseo de la Reforma, para unirse otra vez con la Avenida Insurgentes.

Presenta este proyecto muy pocas dificultades de realización y de costo; beneficiaría una gran parte de la ciudad, abriendo la zona oriente entre la Viga y San Lázaro; utilizaría la Avenida del Ferrocarril de Cintura, que es amplísima, así como las de Canal del Norte, Manuel González, Insurgentes y Chimalpopoca, y principalmente serviría de arteria de desahogo de circunvalación en la periferia del corazón de la ciudad, permitiendo el paso de vehículos alrededor del núcleo central, sin tener que pasar por el centro de la ciudad; permitiría además la liga de entrada y salida de los principales caminos de automóviles, como por ejemplo el de Laredo, que entrando por la Calzada de Vallejo, tomaría el Boulevard de Circunvalación

y podría salir al camino de Puebla, sin cruzar la ciudad; lo mismo podría hacerse con el tráfico de San Angel y demás suburbios, que se llevaría por el Boulevard de Circunvalación hasta el camino de Puebla o al de Laredo, sin pasar por la ciudad.

La realización de este proyecto traería consigo también la solución de la localización de la o de las estaciones terminales de pasajeros y de carga, así como la solución de todos los cruces importantes, como son los de Peralvillo, Insurgentes y Avenida Chapultepec, Insurgentes y Paseo de la Reforma, la Viga y Chimalpopoca, San Lázaro, Nonoalco y Circunvalación, Vallejo, San Juan de Letrán y Circunvalación, y además aquellos que se formarían con las entradas de mayor importancia a la ciudad de México, como son las de: Guadalupe y Misterios, al norte—Vallejo, al noroeste—Nonoalco, al poniente—Tucuba, al poniente—Avenida Porfirio Díaz o sea el derecho de vía de los Ferrocarriles Nacionales para entrar a la Estación de Colonia—Calzada de la Teja, que bien puede ser la continuación de la Calzada Cervantes, que pasa frente a la Beneficencia Española y cruza la Colonia de la Verónica—el Paseo de la Reforma—Insurgentes, desde San Angel—Avenida Chapultepec—Calzada de la Piedad, desde Coyoacán—Niños Héroe y Niño Perdido, desde el sur—San Antonio Abad, desde Tlalpan, y Calzada de la Viga y Canal Nacional—Calzada de Valbuena y caminos de Puebla y el Peñón, al oriente.

Para la realización de este proyecto sólo se necesita que el H. Ayuntamiento de la ciudad de México—como en el caso de otros proyectos que ya le he presentado y que obedecen a estudios de conjunto relacionados con toda la ciudad de México y alrededores—tenga a bien REGLEMENTAR estos trazos y alineamientos. Con esta medida y con la comprensión y la buena voluntad y ayuda de ese Cuerpo y de los habitantes de la ciudad de México, ésta contaría en muy poco tiempo con un bellissimo Boulevard de Circunvalación Interior de 35 metros de ancho, que resolvería todos los problemas de tráfico, crearía el alza en los valores de la propiedad y contribuiría al embellecimiento de la ciudad de México.

Los alumnos del suserito en la clase de «Planificación de Ciudades y Arte Cívico», en el quinto año de la Escuela Nacional de Bellas Artes, han hecho estudios cuidadosos de este proyecto, y esta Revista tiene mucho gusto en estimular el interés en estos problemas con la publicación de los doce proyectos de los alumnos Aburto, Albarrán, Cam-

pos, Del Moral, Escalante, González Arce, Gutiérrez Camarena, O'Gorman, Torres, Roncal, Rovalo y Vergara, para que más tarde vean ellos con cierta satisfacción estos trabajos, que indudablemente serán los que sirvan de base a estudios más serios que hagan posible la realización de este proyecto.

Todos ellos tienen algún detalle característico y personal en su solución. El de Gutiérrez Camarena, en mi opinión, es el más completo y el de mejor solución, ya que ha aprovechado las zonas no edificadas para resolver su trazo y su liga con el Boulevard con bastante acierto. El proyecto de Aburto se acerca más a la solución ideal de trazo circular para el Boulevard. Albarrán tomó especial empeño en estudiar la zona al noroeste—Santa Julia—San Jacinto y Tacuba y su liga con el Bosque de Chapultepec. O'Gorman llevó el trazo por la Calzada de Nonoalco y por frente a la Plaza de Santiago, colocando la Estación Central de Pasajeros directamente al norte de esta plaza. González Arce utiliza el antiguo Camino de Ronda al norte de la ciudad y crea dos grandes plazas sobre la Avenida Manuel González en Peralvillo y otra simétrica al poniente. Campos se preocupa por el cruce de Cuauhtémoc con la Avenida de entrada, continuación de la Avenida Porfirio Díaz. Rovalo se dedica especialmente a la Estación de Pasajeros, sus plazas y sus arterias de entrada y de liga. Del Moral coloca la estación de carga en el cruce de Vallejo, Prolongación de Insurgentes y Río del Consulado y la de pasajeros en el cruce de la Calzada de la Teja con la Calzada de la Verónica. Escalante conserva la Estación Central en la de Colonia, modificando su arreglo. Torres se preocupa por la cuestión de parques en conexión con las modificaciones de las zonas no desarrolladas. Ver-

gara hace de la Plaza del Jardín de Santiago, tradicionalmente importante, el Cruce de Monumentales Avenidas: la Prolongación del Paseo de la Reforma hacia el noreste, del camino de Puebla por la Plaza de Mixcalco hacia el noroeste, de la Calzada de Vallejo, de la de Guadalupe y los Misterios, y de una hacia el norte hasta la estación central de pasajeros, que coloca sobre el Río del Consulado. Roncal estudia con más detenimiento la cuestión de parques o más bien de un sistema de parques, ampliando el Parque de Valbuena y desvía el trazo del Boulevard al sur, llevándolo por Chimalpopoca, luego por las calles del Dr. Licéaga hasta unirse con Dinamarca y Cuauhtémoc y eliminando la Estación de Colonia, haciendo ahí un parque.

Todos estudiaron el problema de la estación terminal de pasajeros y el arreglo de aquellas zonas de la ciudad que se encuentran abandonadas y sin construcciones, ya que ES URGENTÍSIMO prever su trazo y su desarrollo, que se nos viene encima en unos cuantos años. Grandes partes de estas zonas DEBEN RESERVARSE PARA PARQUES y para CAMPOS DE JUEGO.

LA RESPONSABILIDAD de todos los habitantes de la ciudad de México y de las autoridades en estos momentos es muy grande y deben tomarse medidas inmediatas para atender a estos problemas de vital importancia.



Campos de Aterrizaje

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

Muy apreciado amigo:

En el planeamiento de ciudades y regiones se debe marcar, desde ahora, el sitio para los aeródromos, para los puertos de aviación. Bien sabemos en Colombia que las naves aéreas son ya uno de los más importantes elementos de transporte de pasajeros y de correspondencia. Lo serán también de carga muy pronto, lo son ya en algunos países. En un periódico americano vi una ilustración que mostraba un aeroplano conduciendo un automóvil. Hace poco tiempo visité Bourget, uno de los puertos de aviación de París. Vi salir los grandes aviones de pasajeros para Londres, para Rotterdam, para Estrasburgo. Salí un gran avión de carga únicamente, y me llamó la atención ver embarcar enormes cajas de mercancías.

Y luego, para las necesidades militares, para la defensa del territorio patrio, la aviación es indispensable. El gobierno debe comprar y arreglar, no después, sino desde ahora, una serie de campos de aterrizaje por todo el país. Caminos aéreos de Bogotá a Pasto, de Bogotá a la Costa Atlántica, de Bogotá al Putumayo, etc. Esos campos cuestan poco ahora. Las guarniciones que hay en varias ciudades pueden arreglarlos y conservarlos.

Allí tienen los honorables senadores y representantes materia para una ley: "Autorízase al gobierno para comprar y arreglar campos de aterrizaje en distintos puntos del país, siguiendo un plan que elaborará el ministro de Guerra, etc."

Para mí, la realización de esta obra es una necesidad nacional. Temo mucho, sin embargo, que los legisladores no lo piensen así. Hace algún tiempo escribí sobre el mismo asunto a un senador amigo mío, y ni siquiera contestó mi carta.

Suyo muy afectísimo,

RICARDO OLANO.

Las autoridades de la ciudad de México deben tomar inmediatamente las medidas necesarias para salvar no solamente los actuales y bien situados campos de aviación en Valbuena, sino doblar su superficie, reservándola para los futuros campos de aterrizaje de la ciudad de México y preparar, bajo una dirección competente, un programa para la localización de campos de aviación y aterrizaje en toda la República.



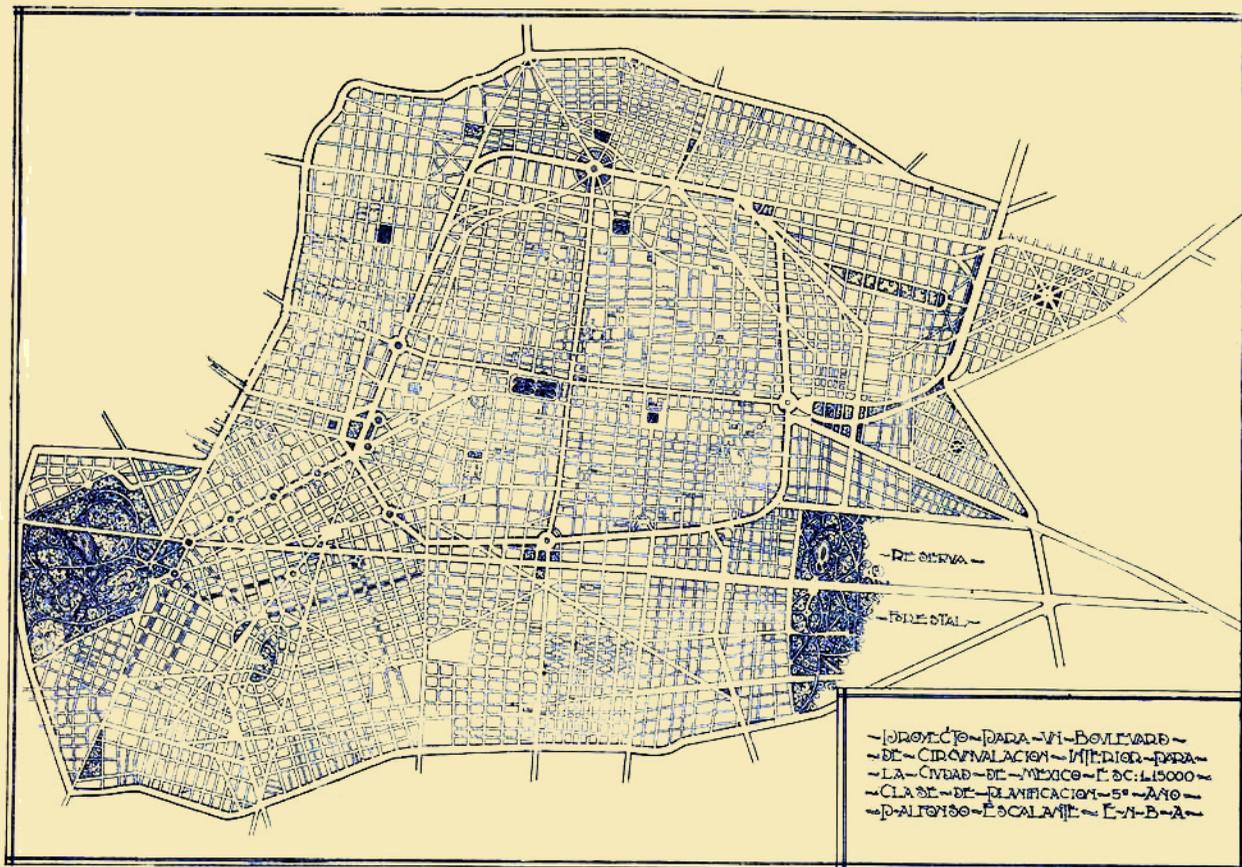
Proyecto
 número 1
 Alumno
 José
 Albarrán
 y Pilego

-- PROYECTO PARA UN BOULEVARD --
 -- DE CIRCUNVALACION INTERIOR PARA --
 -- LA CIUDAD DE MEXICO ESC 15000 --
 -- CLASE DE PLANIFICACION -- 5º AÑO --
 -- 2017 ALBARRAN Y PILEGO --
 ENBA



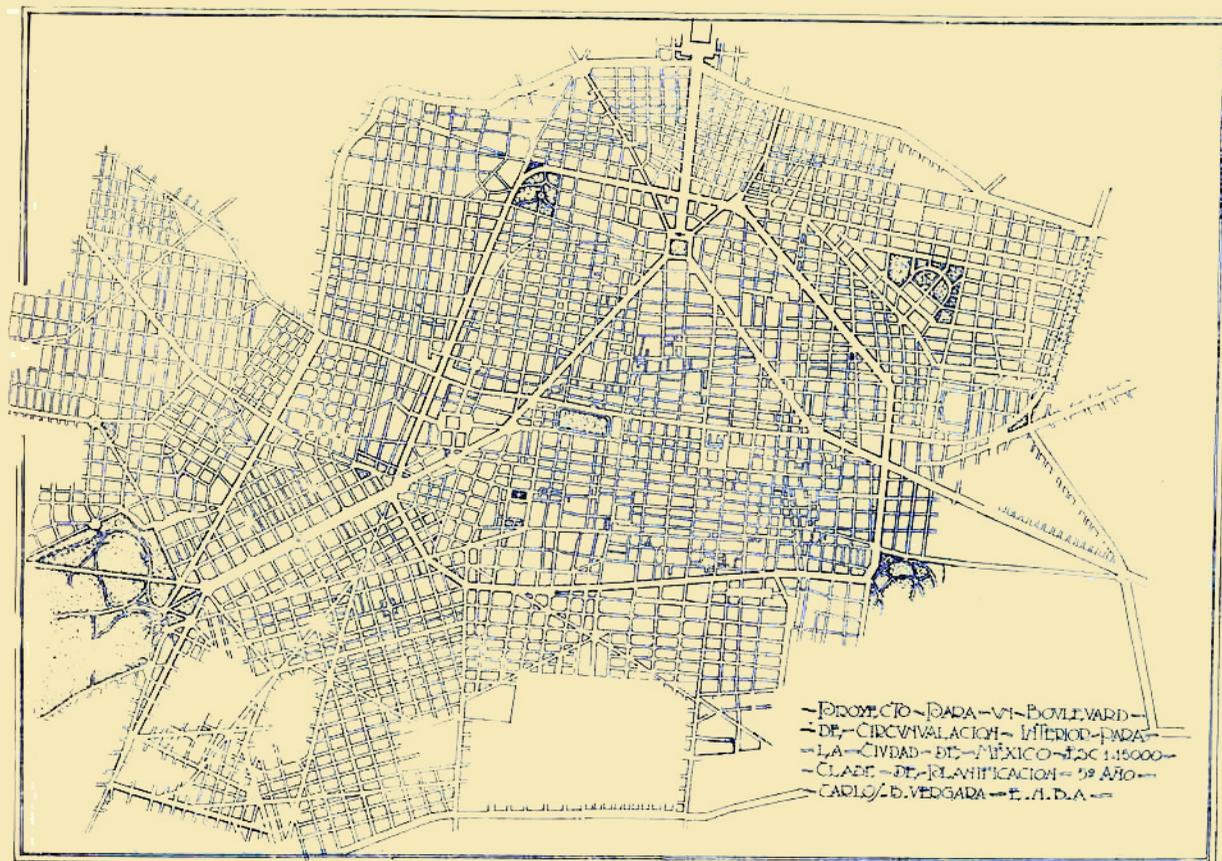
Proyecto
 número 2
 Alumno
 J. Rovalo

-- PROYECTO PARA UN BOULEVARD --
 -- DE CIRCUNVALACION INTERIOR PARA --
 -- LA CIUDAD DE MEXICO ESC 15000 --
 -- CLASE DE PLANIFICACION -- 5º AÑO --
 -- J. ROVALO -- E -- N -- D -- A --



Proyecto número 3

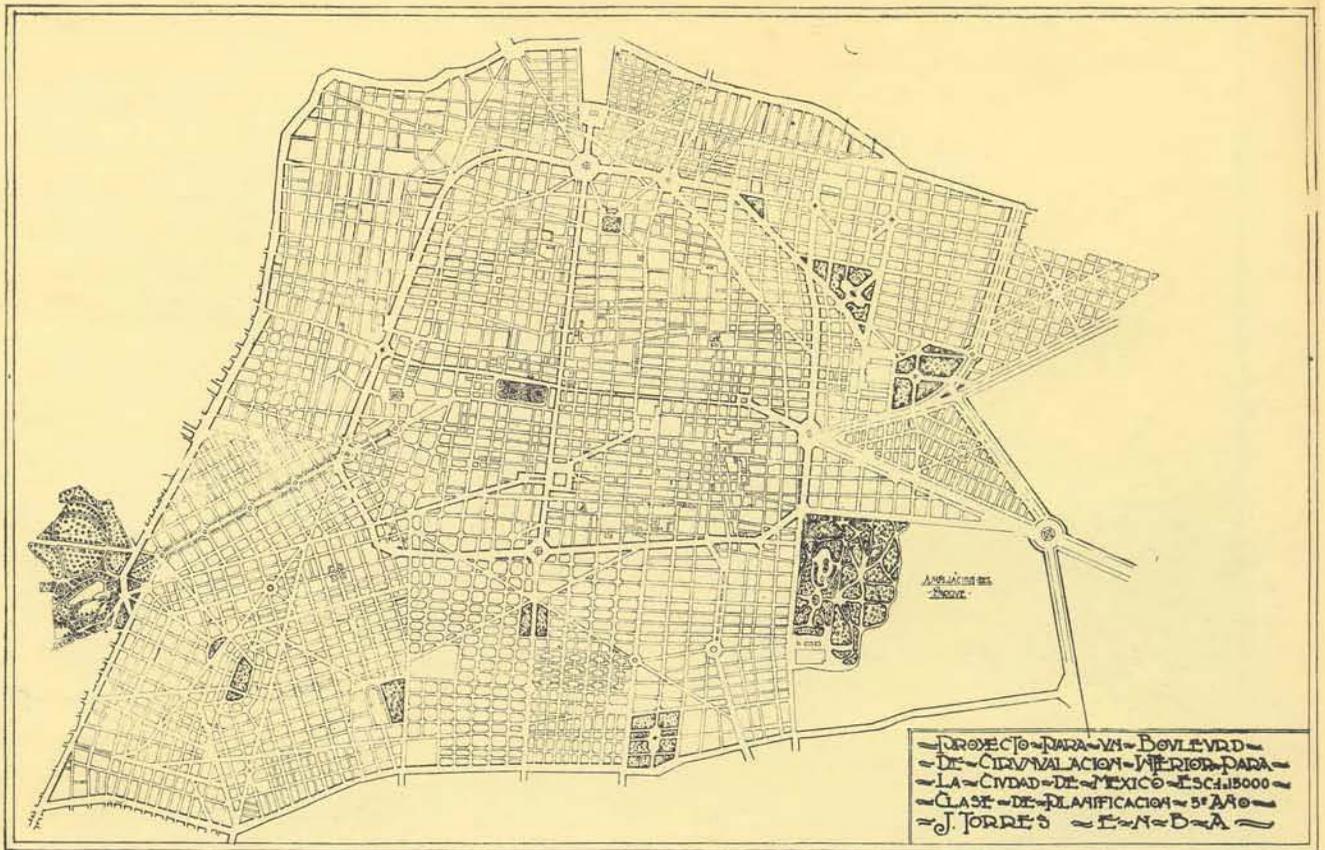
Alumno Alfonso Escalante



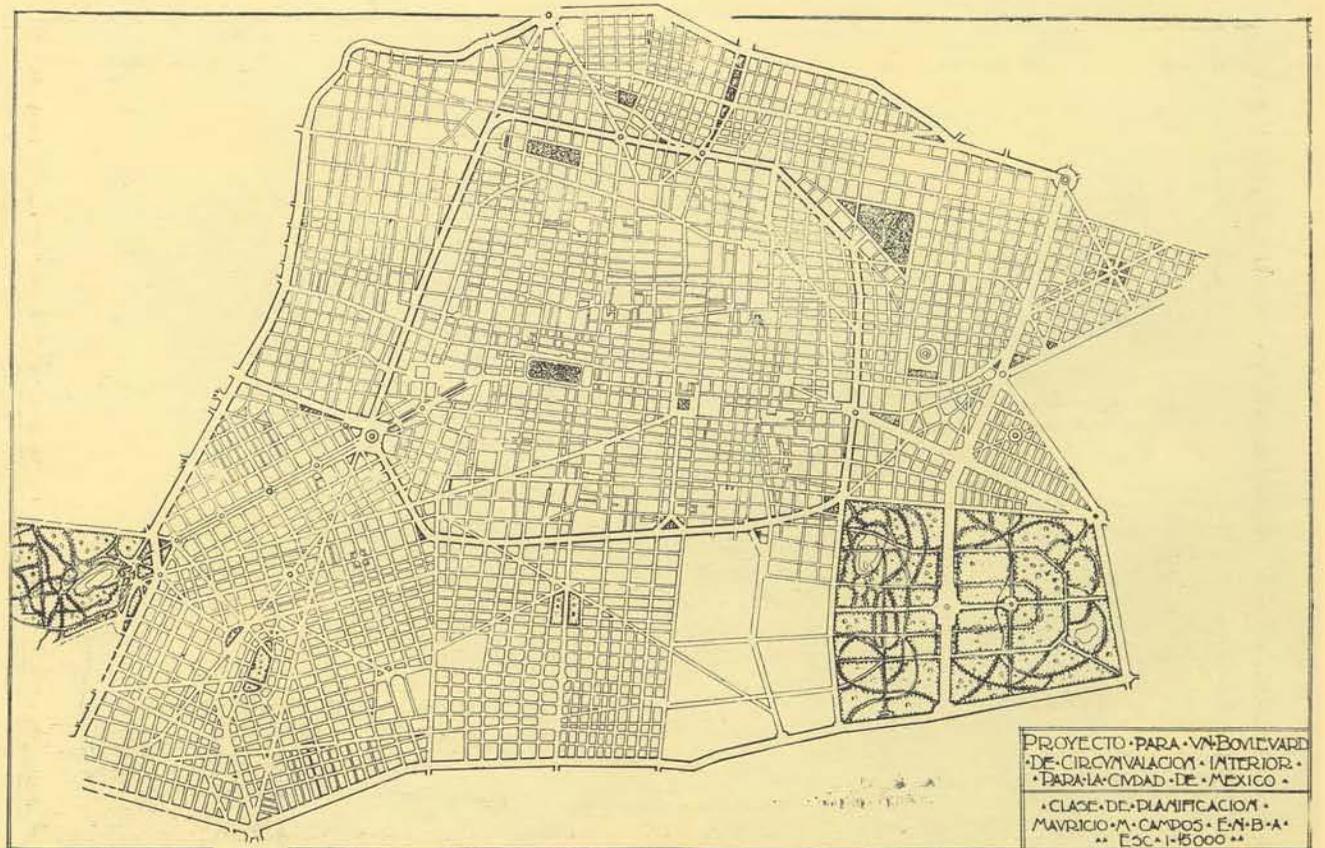
Proyecto número 4

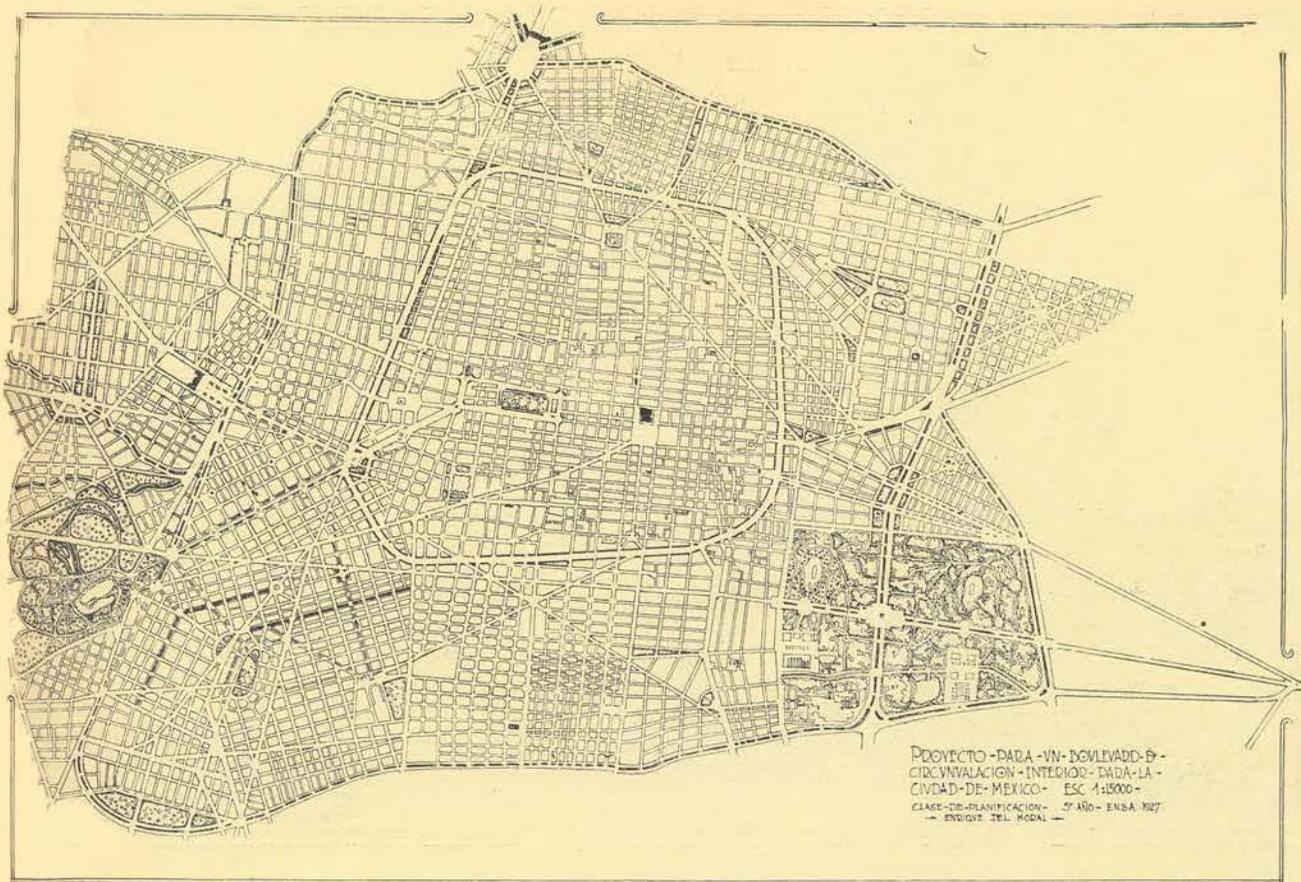
Alumno Carlos B. Vergara

Proyecto número 5
Alumno J. Torres



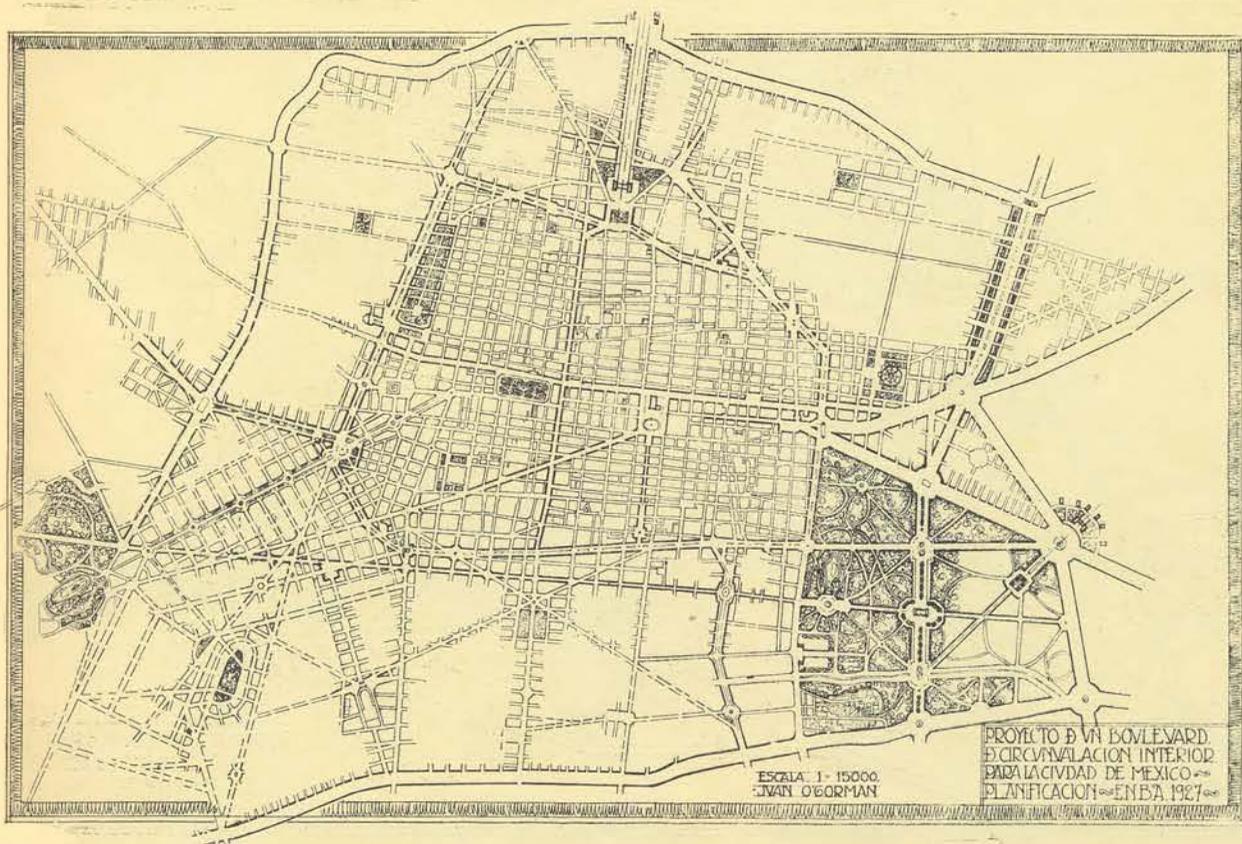
Proyecto número 6
Alumno Mauricio M. Campos





Proyecto
número 7

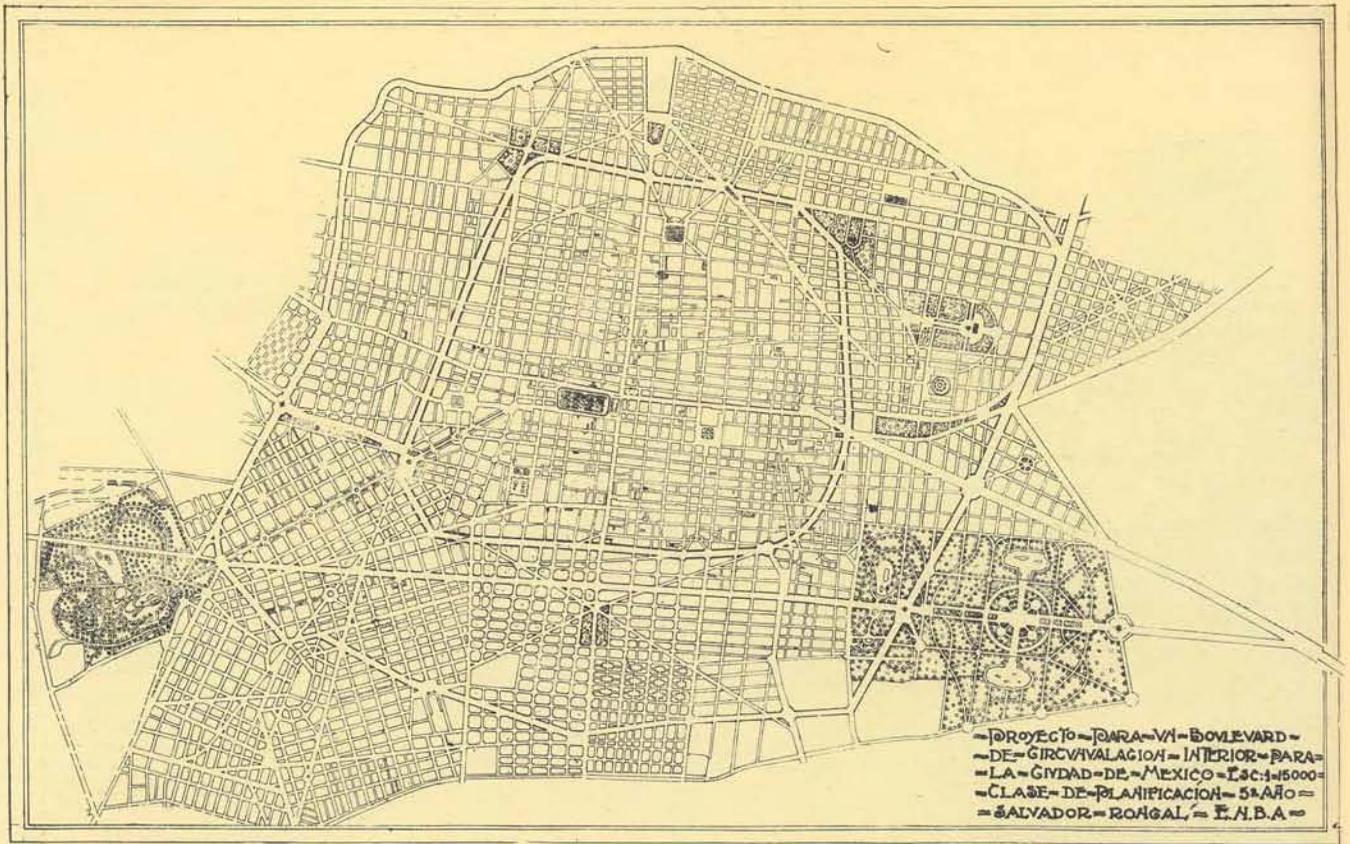
Alumno
Enrique
del Moral



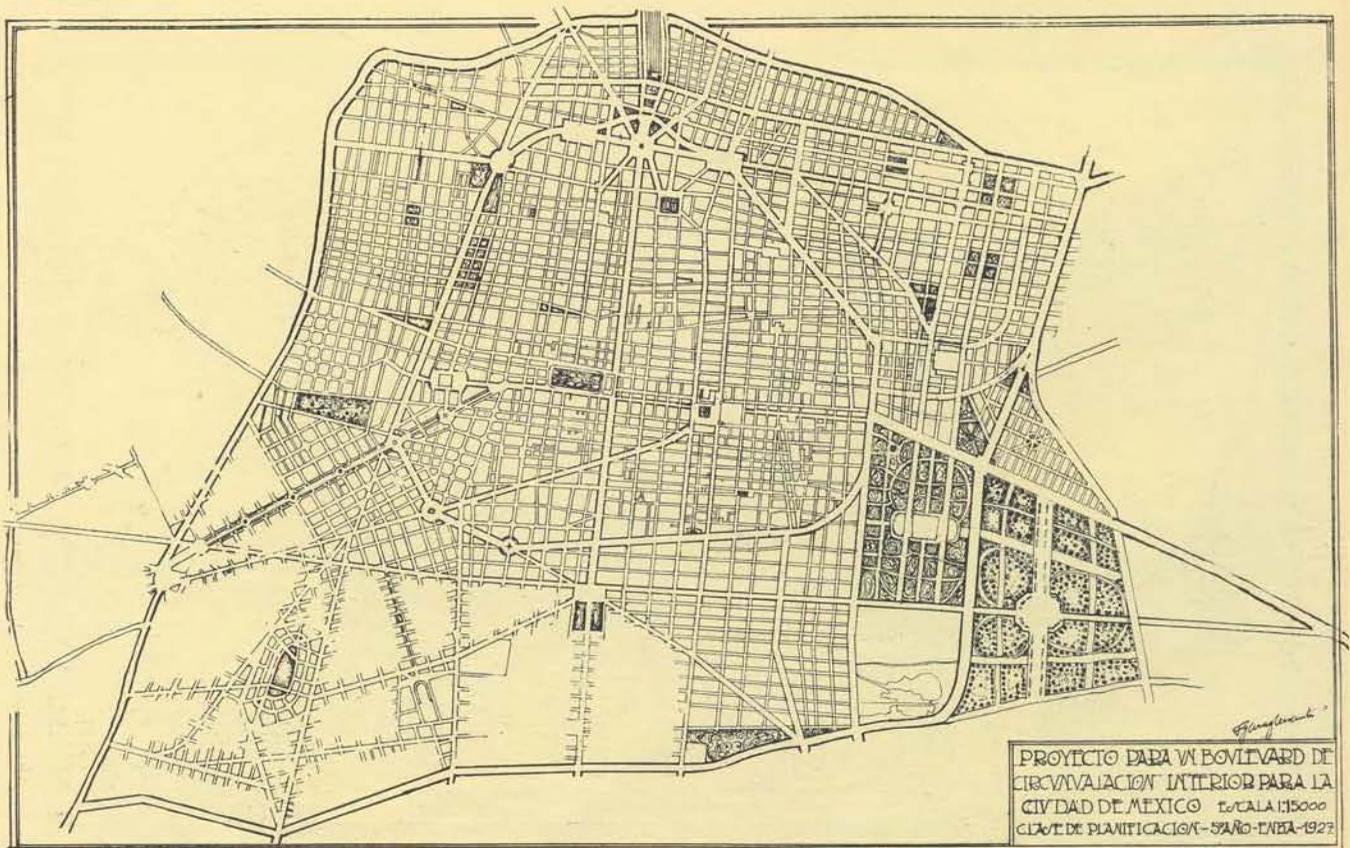
Proyecto
número 8

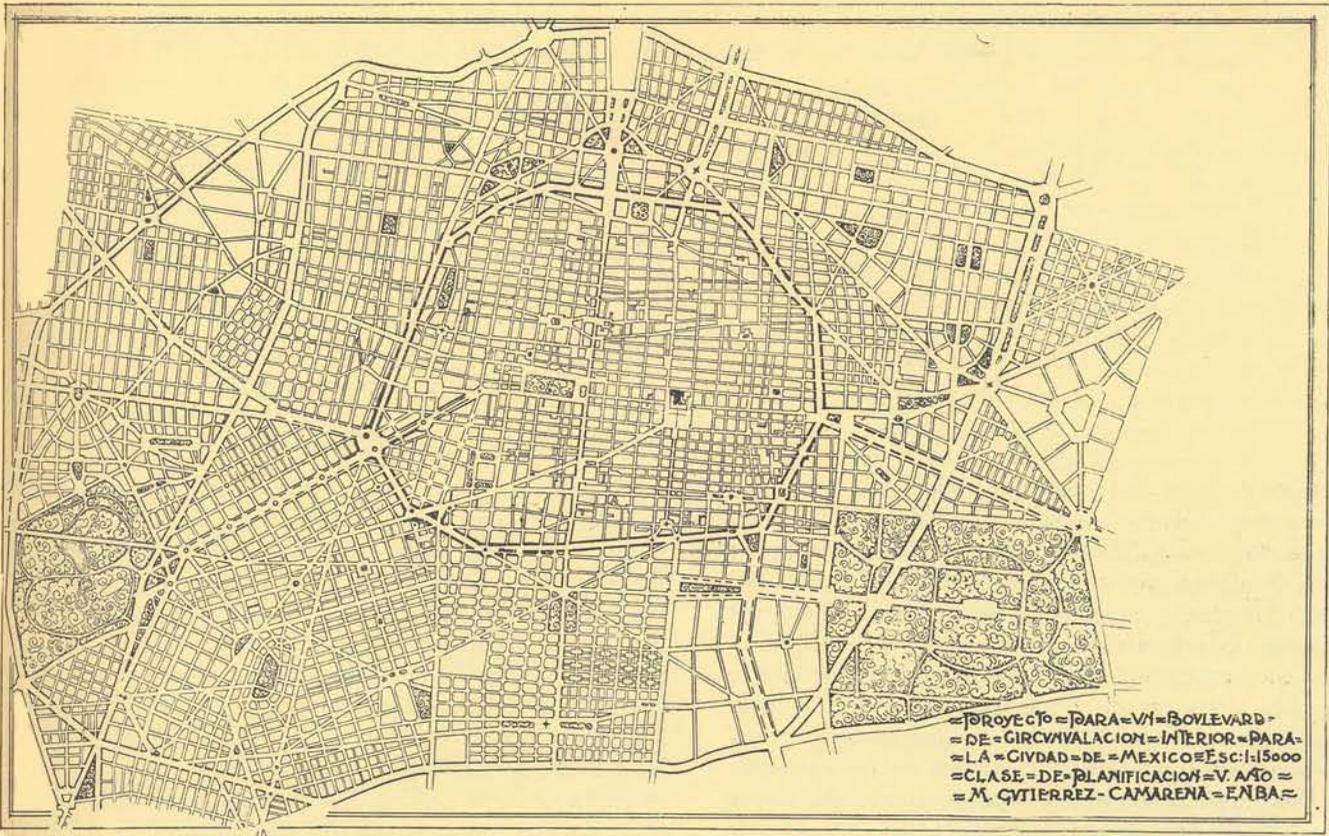
Alumno
Juan
O'Gorman

Proyecto
 número 9
 Alumno
 Salvador
 Roncal

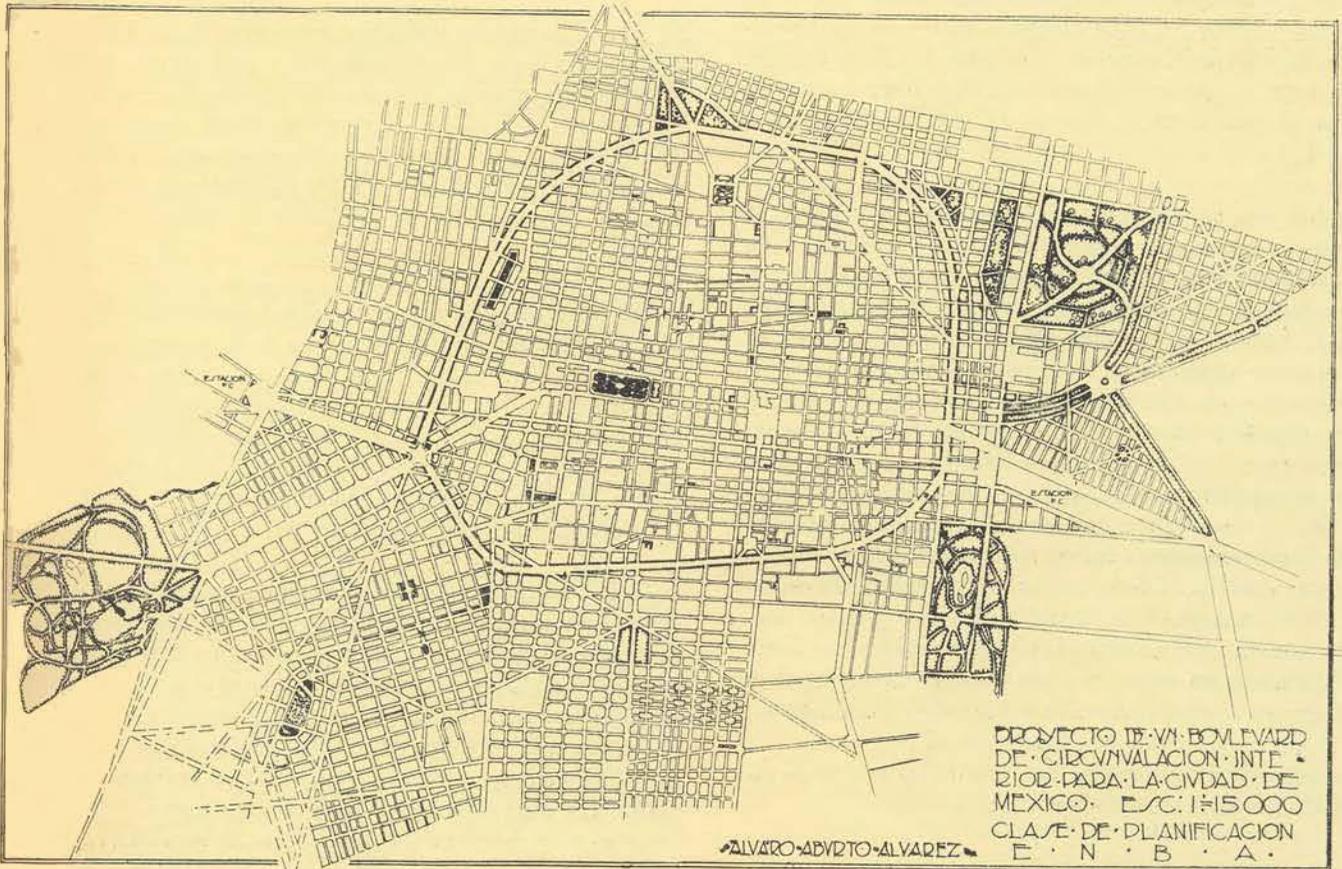


Proyecto
 número 10
 Alumno
 Francisco
 G. Arce





Proyecto
 número 11
 Alumno M.
 Gutiérrez
 Camarena



Proyecto
 número 12
 Alumno
 Alvaro
 Aburto
 Alvarez

El Problema de la Habitación Industrial y de la Salubridad en las Regiones Metropolitanas

por el H. Thomas Adams, arquitecto director del Plano Regional de Nueva York y Alrededores

Esta es la época de las grandes ciudades. Las grandes aglomeraciones urbanas de los tiempos modernos no tienen precedente en la Historia. Muchos de los problemas que han creado son problemas nuevos o son problemas viejos bajo un nuevo aspecto o reformados por nuevas condiciones. Los procedimientos mecánicos de la manufactura han provocado la concentración industrial que ha crecido alrededor de los puertos o en la base de bastimento de las materias primas de las industrias, al mismo tiempo que la propulsión mecánica de los vehículos de transporte ha hecho que a esta concentración le sea posible extenderse sobre áreas vastísimas. Y así New York, Filadelfia y Baltimore, por ejemplo, ya no son ciudades compactas, sino grandes regiones metropolitanas (existen doce regiones metropolitanas con poblaciones de 500.000 habitantes o más en los Estados Unidos, contra siete en Alemania, cinco en Inglaterra y tres en Francia. China tiene el mismo número de los Estados Unidos).

Paralela con la extensión del crecimiento urbano en esas regiones, tenemos una intensidad de concentración de actividades comerciales, llegando en muchos casos a una verdadera congestión en sus áreas centrales. Así, por un lado, tenemos los problemas creados por una expansión sin precedente de crecimiento suburbano; y, por otro lado, aquellos que han sido creados por una agregación sin precedente de un crecimiento centralizado. Como consecuencia de estos dos problemas, tenemos el de la creciente separación del hogar del trabajador del lugar donde labora. Esta escala o distancia de separación se hace posible por la creciente rapidez de las facilidades de tránsito. Estas cuestiones de la extensión geográfica de superficies, de la congestión de distritos centrales y de los medios de tránsito por tranvía subterráneo o ferrocarriles de corta distancia en regiones citadinas, se involucran en sus relaciones y separadamente, así como en combinación; están relacionadas estas cuestiones con el problema de la habitación. Podemos resumir algunos de los rasgos de estas relaciones en la forma siguiente:

I.—Los distritos de negocios en el centro requieren su

complemento de edificios dentro de una proximidad limitada, para proveer alojamiento para aquellos que trabajan horas largas e incómodas. El carácter de los edificios en estas áreas centrales se halla influenciado por los altos valores de la tierra, debido a una competencia con los usos comerciales. Estos altos valores fomentan una alta densidad y pueden evitar una espaciosidad adecuada para dar luz y aire a las casas. Si el edificio prevalente es un apartamento o edificio de vecindades como New York, la falta de luz y aire es más pronunciada que en ciudades como Baltimore, con sus edificios más bajos y un mayor número de hogares individuales. El tránsito tiene su menor influencia en esta clase de habitaciones.

II.—Cuando las industrias se mueven de las áreas centrales a las áreas suburbanas, los trabajadores, por una variedad de razones, con mucha frecuencia permanecen en el centro y viajan diariamente hacia los suburbios. Las razones tienen que ser lo suficientemente fuertes para justificar los costos más altos de residencia en el centro, en comparación con el suburbio, más el costo del tránsito.

El tránsito es un elemento importante en esta clase de alojamiento. No surge el elemento de la congestión de líneas de tráfico, porque esta clase de viajero no es tan numeroso como el que viaja en sentido contrario. En algunas partes de New York y de Londres, el número que vive en los centros congestionados y viaja hasta la periferia, ha aumentado grandemente durante la escasez de casas, como consecuencia de la guerra.

III.—El incremento de los valores de la tierra en los distritos centrales, la substitución de usos residenciales por usos de comercio y la mejora de las facilidades de tránsito, han multiplicado grandemente la clase que vive en las áreas suburbanas y viaja diariamente para trabajar en los centros. Esta clase crea el "desarrollo dormitorio" que vemos en todas partes en todas las grandes ciudades, las nuevas subdivisiones con sus rasgos especulativos y muy frecuentemente la falta de servicios sanitarios adecuados y de durabilidad en la construcción. El

tránsito es esencial a esta clase y en las ciudades más grandes la forma de tránsito tiene que ser rápida y hasta cierto punto subterránea.

IV.—En algunos casos las industrias y los trabajos se mueven hacia fuera juntos, o se establecen industrias que atraen a los trabajadores y quizá pueden padecer la necesidad de un gran número de empleados foráneos. Los defectos que puedan existir en el desarrollo de terrenos suburbanos afectará a esta clase, pero el tránsito hacia el centro es solamente de consideración secundaria y puede tener poca importancia si las comunidades suburbanas son independientes en su vida social, es decir, que proporcionen amplias facilidades para la educación, recreo, la diversión y el intercambio comercial doméstico local.

En cuanto podamos promover la disminución de la congestión y el reajuste de los distritos centrales, para permitir la creación de habitaciones sanitarias cerca de los distritos destinados a fábricas o industrias que deban continuar en el centro, ayudaremos a los trabajadores de la primera de estas cuatro clases a evitar una pérdida de dinero y de tiempo, viajando así como para aliviar la congestión del tránsito. Desgraciadamente, en estas áreas existen los viejos arrabales congestionados, donde las congestiones son tan difíciles de mejorarse. Si las ciudades se construyeran adecuadamente, con suficiente espacio para la salubridad y el confort, no tendríamos ninguna dificultad en decidir que el mejor lugar para alojar a aquellos que trabajan en los distritos centrales, sería cerca de su trabajo. En cualquier caso y bajo cualquiera condición, una política relacionada con la casa habitación para mejorar las condiciones de alojamiento, debería incluir la replanificación y la reconstrucción de las áreas congestionadas de los arrabales y la provisión del mejor espacio posible para fines de salubridad en estos distritos.

La segunda y la tercera clase de residentes suburbanos que trabajan en la Metrópoli. En muchas ciudades el recorrido de estos residentes ha llegado a tal punto que puede considerarse como una pérdida exagerada de tiempo y de dinero. No se podrá obtener ninguna solución al problema de la congestión mientras continuemos aumentando las distancias entre los hogares y los lugares de trabajo. En el curso del tiempo, bajo las condiciones presentes, en la edificación de ciudades, el elevador da origen al servicio de tranvías subterráneos y a su vez éste crea la necesidad económica de elevadores que suban más alto. El tránsito rápido puede temporalmente aliviar la congestión, pero cuando uno de los fines que persigue es proporcionar facilidades de comunicación para los distritos congestionados con edificios altos, su resultado es ayudar y estabilizar la congestión.

No podemos por lo tanto considerar las presentes tendencias del crecimiento de las ciudades hacia el desarrollo de las áreas congestionadas, que se destinan a fábricas en los centros, con elementos inadecuados de las alturas y

densidades de los edificios, bajo la restricción de las leyes más modernas sobre zonificación y con los dormitorios sub-urbanos segregados a grandes distancias de los lugares de empleo y trabajo, por más amplias y saludables que sean las áreas sub-urbanas y por más bien acondicionado que se encuentre el sistema de líneas de tránsito rápido, como un método razonable del desarrollo de la comunidad. Las grandes ciudades están empezando a sufrir bajo la tensión económica, y los ciudadanos bajo la tensión física y nerviosa de esta forma de crecimiento urbano. Pero las formas establecidas de crecimiento; las obras de utilidad pública y los intereses privados; los hábitos del hombre moderno y los métodos que permiten a las ciudades que se extiendan, han invadido los movimientos duales de agregación y de segregación en sus formas presentes accidentales, que por ahora parece ser la inevitable dirección del crecimiento urbano. No se niega, por su puesto, el hecho que existen grandes ventajas en la separación de áreas residenciales de las industrias y comerciales y realmente uno de los méritos de lo que se llama "El plano de zonificación" es que provee una área razonable y adecuada para los diferentes usos. Existen ventajas en que el trabajador se traslada diariamente de su fábrica u oficina a un medio ambiente totalmente diferente. En cuanto el lugar en donde vive, le proporciona todas las necesidades sociales del ciudadano, que son las necesidades de su ocupación; el costo del tránsito puede bien valer la pena. Pero frecuentemente el residente sub-urbano tiene que viajar hasta la ciudad en busca de oportunidades culturales y de recreo tanto como para ir a su trabajo. En cualquier caso y tomando en cuenta todos los defectos de esta forma de desarrollo urbano, ha conquistado un lugar firme en nuestro sistema de crecimiento comunal. No puede existir ningún programa de mejoras relacionadas con las habitaciones sin la previsión, en cuanto a una planificación y reglamentación mejores de las zonas sub-urbanas dedicadas a dormitorios. Cuando una industria se mueve a los distritos compuestos fuera de la ciudad y se proporcionan lugares y distracciones sociales para los trabajadores en el mismo vecindario de la planta industrial, se hace posible la oportunidad de crear una forma debidamente equilibrada de desarrollo urbano. Esta es la forma más deseable de descentralización como único medio de obtener condiciones saludables; es la única forma efectiva para obtener un alivio en la congestión.

La ciudad ideal sería aquella que diera a sus habitantes la belleza natural y característica de las viejas ciudades en la Nueva Inglaterra y de los Estados del Sur y que tuviera también las facilidades culturales de la gran ciudad y las ventajas de concentración para fines comerciales.

En una ciudad así las relaciones entre los edificios y los espacios libres podrían ajustarse de manera que permitieran el espacio suficiente para la recreación de todos sus habitantes, luz amplia y sol para todos los edificios y la conservación de una cantidad razonable de belleza na-

tural dentro y alrededor de la ciudad. Tendría una distribución bien equilibrada de industrias y de población, que permitiría un arreglo agradable de habitaciones y de condiciones de trabajo; evitaría el inútil recorrido en tranvía o en tren, o por los sistemas de tránsito subterráneo y facilitaría el uso más productivo de la tierra.

Este ideal está fuera de nuestro alcance, pero no debería estar nunca fuera de nuestra mente. No falta espacio en este país para realizarlo; solamente el uso indebido del espacio y los efectos de la falta de Planificación en el pasado, nos imponen dificultades prácticas que hacen esa realización imposible. Pero las condiciones ideales que están fuera de nuestro alcance en las áreas ya edificadas, deberían constituir nuestra influencia directora, para desarrollar una política adecuada y para proveer planos para todo nuevo crecimiento urbano.

No podemos acercarnos en forma debida al problema de la habitación industrial, sin tomar en cuenta las condiciones que he enumerado y el ideal que he descrito. Cualquier análisis de la ciudad industrial moderna llevará a la conclusión del problema de la habitación industrial, íntimamente relacionado con otros problemas de desarrollo urbano y que los defectos de las condiciones existentes relacionadas con la habitación, no son tantos defectos estructurales de los edificios, sino defectos debidos a los sistemas descuidados e inadecuados del desarrollo de las tierras, a una distribución desequilibrada de la población y de las industrias, y a la falta de comprensión de la importancia de conservar una escala adecuada entre los espacios libres existentes y la altura y densidad de los edificios. Se notaría que de estas cosas son responsables las autoridades públicas y no los individuos.

Vemos que la gran ciudad de hoy es más bien una región industrial que una unidad política, y sugiero que no hay solución más adecuada del problema de la habitación en la región industrial a menos que esté basada en un estudio de las condiciones físicas, económicas y sociales, así como en las tendencias de crecimiento y desarrollo.

Permitidme alejarme por un momento de las consideraciones amplias que he expuesto para tratar de lo que constituye la casa, no solamente lo referente a su estructura, sino también a las siguientes condiciones, que son necesarias para una casa sanitaria, a saber:

- A. La tierra que forma el lugar para la casa.
- B. Los servicios sanitarios consistentes en drenaje, abastecimiento de agua, pavimentos y espacios libres suficientemente amplios para permitir la existencia de condiciones higiénicas y de espacios adecuados para el recreo de los habitantes.
- C. Los servicios necesarios para el confort, incluyendo caminos, pavimentos y calles, con accesos fáciles de medios de tránsito.

Cuando consideremos la casa bajo este aspecto comprensivo, podremos darnos cuenta de las muchas ramificaciones del problema de la habitación en relación con el Plano general de la ciudad y de la región.

Ya sea que lo consideremos desde el punto de vista de los medios de crecimiento de la ciudad en su totalidad, y desde el punto de vista del hogar individual, encontramos que el mejoramiento de la habitación industrial en las regiones metropolitanas depende de un tratamiento comprensivo de todas las partes constitutivas del crecimiento físico de la ciudad.

La relación entre la Planificación de ciudades y de regiones y la habitación industrial, esto es, el alojamiento de quizá dos terceras partes de la población, queda ilustrada en la forma más expresiva con el hecho de que en América y en Inglaterra los objetos principales de lo que puede llamarse Planificación en forma legal o de estatutos son promover la salubridad, la seguridad y el bienestar general.

Cualquiera cosa que hagamos en la ejecución de un plano de ciudad, teniendo como finalidad la conveniencia en conexión con el tráfico y el tránsito o bien por razones de estética, no podemos obtener los derechos o poderes suficientes para hacer efectiva cualquier mejora física sin el pago de las propiedades que se necesiten o que resulten perjudicadas.

Sin embargo, si el fin de nuestro plano es evitar cualquier condición que dañe o perjudique la salud o ponga en peligro la vida del ciudadano, podemos llevarlo a cabo bajo los poderes llamados de "policía" sin compensación para el dueño de la propiedad, aun en el caso de que el resultado afecte su libertad o disminuya sus utilidades.

En cuanto al bienestar general, los tribunales de los Estados Unidos han llegado hasta el caso de aprobar planos que han tenido el efecto de estabilizar lo que podría describirse como agradable o ameno en oposición a lo que se considera como condiciones estrictamente sanitarias.

En general, sin embargo, los tribunales insisten en limitar las estipulaciones de los proyectos de planificación y de zonificación en cuanto puedan ser realizados sin el pago de compensaciones por daños a la propiedad y en lo referente a hechos que promuevan la salubridad y la seguridad públicas.

Se ha dado un gran paso hacia adelante en la interpretación de lo que se denomina "poderes de policía" (police power) en los Estados Unidos, es decir, un adelanto hacia el punto de vista de que el espacio libre que rodea a los edificios y los límites de las alturas de los edificios son cosas necesarias para la salud, además de serlo para que puedan existir condiciones sanitarias adecuadas.

La Ciudad de México a Fines del Siglo Diez y Ocho

Claro demostraba México su antigüedad y alteza de origen en el dominante tono gris que la envolvía y en el noble aspecto de sus vastos edificios ostentando la pátina de dos siglos y medio, sobre los cimientos de la vieja Tenoxtitlán, la vecina ciudad lacustre que los aztecas fundaron a principios del siglo XIV.

Sus ciento cuarenta mil habitantes la hacían la primera y más populosa capital de América; dábanle un tráfico asaz inusitado. Veíanse a la luz del sol sus más céntricas vías pobladas de transeuntes que a pie, en caballerías y vehículos y en ruidoso e incesante ir y venir, invadían las aceras, barajábanse en el arroyo, atravesaban los puentes tendidos sobre los canales y acequias en lo más de las bocacalles. Transitaban caballeros de casaca y chupa a la moda; currutacas de vistosa basquiña; señoras de abombado tontillo o severo túnico; solemnes oidores de pelucón, gorguera y garnacha; frailes de cerquillo o calada capucha; siniestros inquisidores con sus veneras pendientes del cuello; estirados alabarderos de la guardia del virrey, de casaca azul, vueltas rojas, alamares de plata y calzón corto; soldados de infantería, dragones y artilleros, con variados uniformes de coloridos diversos; doctores universitarios con capelos y borlas, blancos, verdes, rojos, amarillos, azules, según su ciencia; meditaundos poetas (que ya la casta era numerosa); abogados de amplia toga; escribanos de capa y tintero portátil; altaneros alguaciles; charros de amplio sombrero, botonadura de plata y vistosa manta galoneada; vendedores pregonando sus mercancías con roncas o atipladas voces; romancistas cantando, más que leyendo, sus versos sobre asuntos del día; mendicantes pidiendo un mendrugo en tristes sonsonetes; cargadores agobiados bajo el peso de bultos de toda especie; indígenas de aire aturdido y andar perezoso, semidesnudos los hombres, a lo más de "cotón" o "tilma", sombrero de palma, o envueltos en sucias sábanas; las mujeres de "huipilli" (camisa), "tzincuitl" (enagua) y "quexquemil" (toca).

Trotones o galopadores cuacos, con plateadas sillas y largas anqueras, cabalgados por ostentosos charros o humildes campesinos, cruzábanse con trajinantes recuas, hatos de ganado mayor y menor o pacientes pollinos portadores de manojos de aves de corral, frutas, verduras y otros comestibles al cuidado de legos limosneros. Deslizándose suavemente o dando recios tumbos, aturdíá el continuo ruar de muelles estufas, dorados forlones, bombés de camino, calesas, volantas, quitrines y sillas de mano, así como carretas y carros que tirados por dos y cua-

tro mulas y colmados de bultos, se desplomaban como desbocados por las bajadas de los puentes, entre enormes nubes de polvo y penetrantes silbidos de los guías, en tanto algunos aborígenes, todavía como en tiempos de los reyes aztecas, bogaban por los canales en "trajineras", especie de canoas planas, henchidas de frutas, verduras y flores, erguidos de pie en la popa y a impulsos de sus pértigas.

Por sobre todos los ruidos que de la ciudad se alzaban, el de las campanas compartía la vida como en todo pueblo cristiano. Se las oía repicar, alegres, en las fiestas; suplicantes, en los peligros; fúnebres, en los duelos; lánguidas, cuando invitaban al silencio.

Tenía México el aire sólido de las viejas ciudades de España; su propio ambiente de tristeza mística y morisca, con mucho de color local prestado por la animosa raza mestiza y la melancólica india, y bastante del desaseo de un poblado africano.

La Plaza Mayor, vasta, enorme, limitada, al oriente, por el Palacio virreinal, cuyo extenso frontispicio tenía aspecto de fortaleza; al poniente, por el Portal de los Mercaderes; al norte, por la Catedral metropolitana, aún sin fachada ni torres, tras su extenso atrio, pero prometiendo ya su grandiosidad única en América, y al sur, por los Portales de las Flores y Casas de Cabildo, presentaba un aspecto pintoresco, a la vez que desagradable, con el Parián, que ocupaba el ángulo suroeste, los numerosos puestos y barracas que la convertían en mercado y la hampa que en su ámbito pululaba. Las calles de Plateros, llenas de platerías, con sus aparadores en que brillaban rutilantes custodias, áureos copones, repujadas vajillas, pulidas filigranas, todos los primores de la orfebrería, prolongadas por las calles de San Francisco, eran ya la arteria principal por donde desfilaban todas las clases sociales y se oía el castellano mezclarse a las lenguas indígenas.

Todas las vías céntricas, rectas, amplias y empedradas, estaban limitadas por plazas, inmensos muros de conventos, o anchurosos atrios de iglesias, y por las fachadas de los edificios públicos o particulares, construídos los más de tezontle y algunos de cantera; ostentando muchos los estilos plateresco, barroco y churrigueresco, con caprichosos arabescados, nichos de santos, leyendas religiosas en alto relieve, escudos nobiliarios, puertas y portones de ricas tallas y caprichosos herrajes, magníficas rejas o balconerías de legítimo fierro de Viscaya, y la mayor parte espaciosos patios.

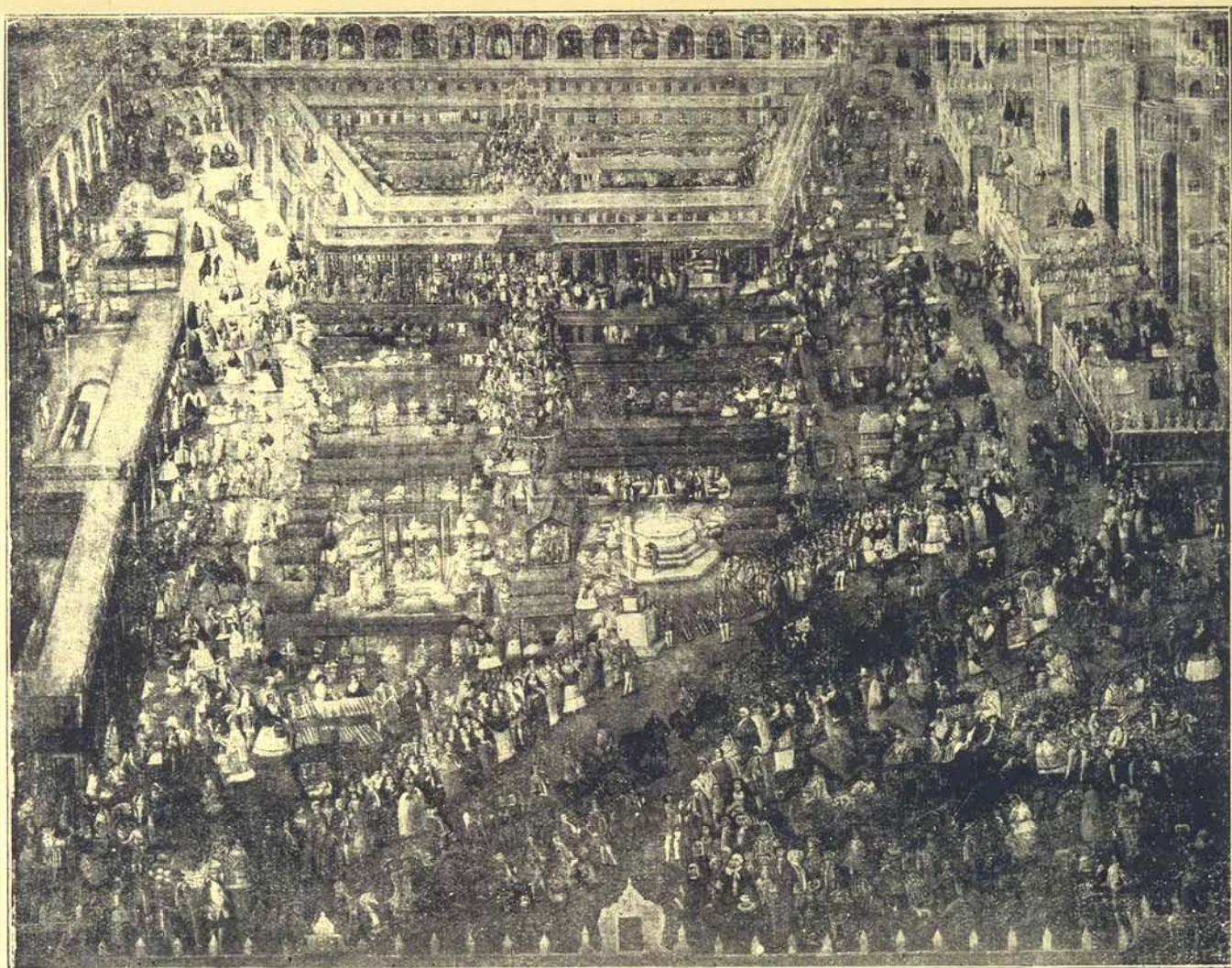
Empotradas, de trecho en trecho, y en el centro de las plazas, había fuentes públicas, alcantarillas o surtidores que proveían a la ciudad del agua venida de los manantiales de Santa Fe y Chapultepec, por dos grandes acueductos de arquería, rematados, en sus extremos, por fuentes monumentales.

De entre sus sesenta y cuatro iglesias y cincuenta capillas, sus cincuenta y dos conventos, sus diez y siete colegios, sus trece hospitales y sus innumerables edificios civiles, sobresalían los templos de San Francisco, San Agustín, la Enseñanza, Santo Domingo, la Profesa, la Santísima, Santa Teresa la Antigua y Santa Teresa la Nueva; llamaban la atención las construcciones de la Real Universidad, el Colegio de Minería, el Colegio de San Ildefonso, la Inquisición, la Casa de Moneda, la Real Aduana, y no quedaban atrás las mansiones de algunos nobles, títulos de Castilla, como el conde de Miravalle, el marqués de Moncada, el conde de Santiago de Calimaya, la condesa de San Mateo de Valparaíso, el marqués de Rivascacho, el conde de Jala, el marqués de Selva Nevada.

Los trenes de la nobleza, si hemos de creer un tanto al exageradísimo viajero irlandés Tomás Gage, eran espléndidos y costosos; no escaseaban las regias carrozas, había abundancia de piedras preciosas y ricas vajillas y se usaban ropas de seda. El trato social, por otra parte, siempre exquisito, acababa de adquirir mayor refinamiento con la variación de costumbres que introdujera el virrey marqués de Croix, adoptando, especialmente en el servicio de mesa, las francesas.

El comercio, bastante activo, componíase de almacenes de productos de ultramar, platerías, estancos de tabaco y abacerías; en el Portal de los Mercaderes estaban a la venta las "Gacetas", reimpresiones de papeles de España, libros, juguetes, repostería y refrescos; varios cafés servían de albergue a escritores, militares, clérigos y gente ociosa que consumía y jugaba a la malilla o al tresillo, leía y comentaba las "Gacetas".

Apartándose del centro, el abandono de la ciudad, debido a la avaricia de la corte, jamás cansada de demandar dinero, y al despilfarro de los municipios, atentos sólo



La Plaza Mayor a fines del siglo XVIII

a gastar en fiestas y cohetes, era mayor o se hacía más visible.

Las calles asimétricas, tortuosas, llenas de tejadillos pendientes sobre cada puerta o balcón, ofrecían desagradable aspecto; los canales y acequias, más numerosos, dejaban correr aguas pútridas, envenenando la atmósfera; las plazas y plazuelas, llenas de baches y charquetales, cuando no servían de mercados, como la Mayor; de baratillo, como la de la Cruz del Factor; de sitio a coches y carros, como la de Santo Domingo; para horea o picota, como la de Mixcalco; de quemadero de la Inquisición, como la de San Diego, o de coso taurino, como la del Volador, veíanse pobladas de barracones con una gran tina de pulque en el centro, y bajo y en el torno de ellos bullían turbas de ebrios, hampones, prostitutas y mendigos, que jugaban a la baraja o a la rayuela, entonaban báquicas canciones, lanzaban destemplados gritos, profirían maldiciones, proyectaban robos, reñían y asesinaban. Los suburbios eran polvosos y llenos de basuras; en sus vías pastaban vacas, rocines y asnos; revolcábanse cerdos y aves de corral; vagabundeaban famélicos gozques; harapientos ganapanes espulgábanse sentados al sol; trepaban a los árboles los pilluelos, jugaban a las guerras y tirábanse pedradas. Sólo ponían su alegre nota, la Alameda, a la que se acababa de dar doble extensión y en cuyas calzadas exteriores circulaban de paseo la carroza del virrey o las estufas de la aristocracia; la barriada de San Cosme, con sus huertas y jardines plantados desde el siglo XVI por los primeros conquistadores y vecinos, atravesada por la arquería del acueducto, que, conduciendo el agua de Santa Fe, empezaba en la garita de la Tlaxpana e iba a terminar al crucero formado por las calles de la Mariscala, Puente de la Mariscala, San Andrés y Santa Isabel, y el cercano Bosque de Chapultepec, poblado de «ahuehuetes», eucaliptos, fresnos, abedules y abetos, de donde

partía el otro acueducto que terminaba en la preciosa fuente monumental de la Plaza del Salto del Agua.

Más allá extendíase el vasto anfiteatro del Valle de México, con sus numerosos poblados, sus floridas praderas, sus lagos pensativos, su círculo de montañas dominado por la alta jiba del monte Ajusco y los picos del Popocatepetl y el Ixtláxhuatl, los volcanes nevados, todo envuelto en un perenne vaho de neblina, como tras una gasa de ensueño.

Si en el día la ciudad presentaba alguna animación, no bien llegaba la noche, iba sumergiéndose en un sopor de muerte. A falta de alumbrado público, los dueños de tiendas o casas tenían obligación de colocar farolillos a sus puertas; en los barrios excéntricos ardía una que otra fogata; veíase atravesar el Rosario de Animas, cuyos cofrades acompañaban al monótono tilín, tilín, de su campanilla, con voces lastimeras en que pedían se rezara "un padre Nuestro y un Ave María" por el descanso de alguna alma; sonaba en las iglesias el funeral doble de las ocho; rezagados transeuntes que no querían ser víctimas de un robo o un asesinato, ni infringir las disposiciones edilicias, marchaban apresurados; a las nueve daba el toque de queda; cerrábase el comercio, apagábanse los farolillos, y sólo una que otra temblona lámpara de aceite suspendida a manera de exvoto al pie del nicho de alguna imagen, perforaba las sombras; y no turbaba ya el silencio sino el constante sonar de las campanitas de los conventos, el maullido de los gatos, el gemir del viento o el rumor de las lluvias plañideras.

Luis Castillo Ledón

Summary

WE take pleasure in including in this issue a list of the persons who make up our Executive Committee, our Council, Consulting Architects and Honorary Members and we plan to publish in a coming issue the names of all our members. The editorial deals with the timely topic of Highway Construction and Tourism and proposes a concise program for the development of both in Mexico. The Planning Primer begins to consider the theme of the Evolution of Cities. The interesting summary of the history of Mexico City by Mr. Galindo y Villa is continued. The City of Queretaro, charming through the irregularity of its layout and beautiful closed perspectives, is brought to the attention of our readers by engineer Francisco Antunez Echagaray, publishing at the same time a suggestion for the replanning of that city by architect José Luis Cuevas. The themes from the Plan of New York and Environs are continued so that they may be of assistance to our municipal authorities.

Through the courtesy of His Excellency doctor Eduardo Labougle, minister of the Argentine in Mexico, we are able to give some interesting information in regard to the beautiful city of Buenos Aires. Architect Contreras presents the work of his students in City Planning and Civic Art at the School of Fine Arts in the National University of Mexico in regard to a Project of his for an Interior Circular Boulevard, around the heart of the city hoping that this may stimulate the interest and cooperation of all residents of Mexico City. An important article by Mr. Thomas Adams, of the Plan of New York on "Housing and the Industrial Problem", will certainly call the attention of our authorities and citizens in Mexico. Finally we are fortunate to be able to reproduce an article by Luis Castillo Ledón, Director of the National Museum of History and Archaeology on "Mexico City at the end of the XVIIIth. century."

Resumé

C'EST avec plaisir que nous présentons à nos lecteurs les noms des personnes qui composent notre Comité Exécutif, notre Conseil, architectes et membres d'honneur, et nous espérons publier dans notre prochain numéro les noms de tous les membres actifs de l'Association. Notre editorial traite le thème de la Construction des chemins et du Tourisme, proposant un programme pour son développement au Mexique.

Le Précis de Planification commence a étudier le sujet de l'évolution des villes. L'intéressant résumé de l'Histoire de la Ville de Mexico, par M. Galindo y Villa, continue dans ce numéro. La Ville de Querétaro, charmante à cause de l'irregularité de son tracé et de ses belles perspectives, attire l'attention des lecteurs, grâce a l'habilité de M. l'ingénieur Antunez Echagaray. A ce sujet, il y a aussi deux projets pour la planification de la ville, par M.

l'architecte José Luis Cuevas.—Les questions du Plan de New-York et environs, serviront sans doute a nos autorités municipales.

Grâce à la gentillesse de Son Excellence le docteur Eduardo Labougle, ministre de l'Argentine au Mexique, nous pouvons montrer des plans et des photographies de la belle ville de Buenos Aires. M. Contreras présente les travaux de ses élèves de la classe de Planification et Art Civique à l'Ecole des Beaux Arts de l'Université Nationale de Mexico, en relation avec son projet pour un Boulevard de Circonvallation Intérieure, autour du coeur de la ville,—Nous publions aussi un article de M. Adams, du Plan de New-York, sur l' "Habitation et le Problème Industriel", et un autre par M. Castillo Ledon, Directeur du Musée d'Histoire et d'Archeologie, sur la "Ville de Mexico vers la fin du XVIIIème siècle".



Gran Premio y Medalla de Oro en la Exposición Internacional de Roma

Fundición Artística, S. A.

Esquina de Francia y Asturias, Colonia La Verónica

Tel. Eric. 1-24-15

TACUBA, D. F.