 L pauperismo no es solamente una condición del cuerpo, es también un estado del espíritu. En el estado actual de las cosas, el pauperismo se hace hereditario, y lo peor de todo no es tanto la pobreza de los vestidos, la miseria de los hogares o la tristeza de su medio vital, sino la pobreza de sus aspiraciones, el abandono moral, la miseria fisiológica y social, consecuencia de la insalubridad de las habitaciones.

*Association des Cités-  
Jardins de France.*

# 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 5  
ENERO DE 1928

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*

Cómo se Impone el Progreso *Ricardo Olano*

Preguntas y Temas *Plano de Nueva York y Alrededores*

La Foto-topografía Aérea y sus Aplicaciones Prácticas *Ing. F. Antúnez Echagaray*

El Problema de la Habitación Industrial y de la Salubridad *Arquitecto Thomas Adams*

La Navegación Aérea en Europa *Ing. F. Antúnez Echagaray*

El Problema de las Comunicaciones y el Turismo en el Sureste de la República *Ing. F. Antúnez Echagaray*

El Progreso de las Ciudades Jardines *Sir Ebenezer Howard*

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

Lista de los Miembros Activos de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana

Resúmenes en Inglés y en Francés

# Editorial

**P**ARA llegar a ser una realidad la planificación de ciudades, es necesaria la colaboración de todos los elementos útiles e ilustrados de la sociedad: abogados, arquitectos, ingenieros, médicos, financieros, periodistas, gobierno y aun simples ciudadanos.

El problema de la legislación en relación con la planificación de ciudades en México ni se conoce siquiera, con excepción quizás de la ley expedida por la Legislatura del Estado de Nuevo León para la planificación de la ciudad de Monterrey, que puede decirse es el primer intento en tal sentido.

El problema es tan serio y tan complejo, que honradamente sólo nos concretaremos a iniciar este movimiento, a fin de llamar la atención de nuestros abogados y jurisconsultos sobre la urgencia de que emprendan estos estudios de acuerdo con nuestras condiciones y necesidades locales y para que, una vez estimulado su interés, den ellos los pasos necesarios para la formación y promulgación de leyes adecuadas, relacionadas con la propiedad, definiéndola y expresando lo relativo a sus usos y a los derechos que le son inherentes; estableciendo la comparación y la justificación de los derechos individuales en relación con los derechos colectivos expresados con la jurisdicción de lo que se conoce por "dominio eminente" (eminent domain) y la fuerza y el alcance de los "poderes administrativos" (police power) en los casos de expropiación por causa de utilidad pública y la diferenciación que se hace cuando esta expropiación se hace sin perjudicar grandemente al individuo y sí beneficiando a la colectividad, ya sea que el Gobierno tome la propiedad privada sin el consentimiento de su dueño y sin indemnización, o bien, como se hace en la mayoría de las naciones civilizadas, pagando al propietario una compensación justa por la propiedad que se le quita.

Los poderes administrativos de los gobiernos—municipales, de los Estados o federal—se ejercitan por causa de utilidad pública y para lograr la promoción de la salubridad, de la se-

guridad y de la moral públicas, así como por la conveniencia y el bienestar generales.

Para lograr una de las finalidades de la planificación: la unidad en la edificación de las ciudades, es menester que exista alguna forma de control sobre la propiedad pública y sobre la privada, y éste puede ejercitarse por el Gobierno en dos formas: por medio de la propiedad gubernativa o por medio de la reglamentación gubernativa.

Los principios legales establecidos para obtener estos fines son fundamentales en la planificación y están relacionados con la influencia del público en el desarrollo de la propiedad privada, con los métodos empleados en la subdivisión de propiedades, con la lotificación de los llamados "fraccionamientos", con la influencia que esta lotificación pueda ejercer y de hecho ejerce en la determinación de los usos a que se destinan esas propiedades o lotes, con la localización, dirección y tamaños de calles y avenidas y con la situación de parques y edificios públicos.

Dos derechos fundamentales del Gobierno municipal, del Estado o federal, en relación con la ley en general y con la planificación de ciudades y de regiones en particular, son: los de "dominio eminente" y los de "poderes de administración".

Con estos poderes puede reglamentar el uso de la propiedad privada y puede expropiar por utilidad pública—salubridad, seguridad, moral o bienestar públicos—pagando de preferencia indemnizaciones adecuadas y justas que tiendan a justificar el procedimiento y a crear una confianza de parte del público, lo que servirá para facilitar la realización de los proyectos relacionados con el Plano General de conjunto que abarque el desarrollo y futuro ensanchamiento de la ciudad en un período de veinte o treinta años.

La legislación sobre estos problemas en diversas partes del mundo tiene mucha importancia y debe ser parte esencial de la documentación que tendrán que adquirir nuestros hombres

de leyes. El Parlamento inglés, a este respecto, puede expedir cualquiera ley y solamente está supeditado a la opinión pública. Desde 1791, en Francia los derechos de la propiedad quedaron ampliamente asegurados. La Constitución de los Estados Unidos expresa que "no se tomará ninguna propiedad para uso público sin la justa compensación". Finalmente, nuestra Constitución dice:

"La propiedad privada no podrá ser expropiada sino por causa de UTILIDAD PUBLICA y mediante indemnización."

Ahora bien, en relación con la legislación sobre planificación en México y para dar una idea de lo que sobre el particular debe hacerse, nos permitimos transcribir a continuación un proyecto de ley sobre la materia, que hemos sometido a la consideración del Gobierno de Guerrero:

#### **Proyecto de Ley sobre Planificación de la Ciudad de Acapulco**

Artículo Primero. Se autoriza y faculta al Ejecutivo del Estado para que, de acuerdo con el H. Ayuntamiento de la ciudad y puerto de Acapulco, formule un "Plano de Ciudad" y cree una "Comisión de Planificación", con todas las obligaciones y facultades necesarias para que en un plazo máximo de un año prepare el "Plano de la Ciudad de Acapulco", que comprenda las mejoras que deben hacerse a la ciudad actual y establezca las normas de su futuro crecimiento; que fije la dirección, anchura y perfiles de las calles y avenidas; superficies, etc., de las plazas públicas, jardines, parques, espacios libres, terrenos para deportes, etc. Que incluya igualmente todas las provisiones concernientes a la distribución de agua potable, saneamiento, desagüe, pavimentos, alumbrado y transportes urbanos y suburbanos y establecimientos de campos de aviación, así como creación de zonas industriales y fajas agrícolas.

Artículo Segundo. Se fija para los efectos de los artículos del presente Decreto el perímetro que ocupa actualmente la ciudad y puerto de Acapulco y además una zona de 1,500 metros de anchura a todo lo largo del litoral de la bahía de Acapulco, respetando la zona federal, hasta llegar a punta "Brujas"; comprenderá también toda la península que forma la Bahía de Santa Lucía.

Artículo Tercero. La apertura de nuevas calles y avenidas, rectificación, ensanchamiento y prolongación de las actuales, así como la modernización de Acapulco en todos sus aspectos, se declaran de utilidad pública.

Se faculta al Ejecutivo, a este efecto, para que, de acuerdo con el mismo Ayuntamiento y con la "Comisión de Planificación", establezca las indemnizaciones que deberán hacerse a las propiedades afectadas siempre y cuando éstas no resulten beneficiadas con las obras, así como también fije las compensaciones que los predios favorecidos deberán pagar para aplicarlas al fondo de indemnizaciones.

Artículo Cuarto. Los propietarios de los edificios en ruinas, a juicio de la Comisión de Planificación, o bien de lotes sin construcciones, no podrán volver a edificar hasta que esté terminado el Plano de Ciudad y elevado a la categoría de Ley, o sólo podrán hacerlo mediante permiso especial de la Comisión de Planificación cuando la reedificación o construcción no obstruyan los proyectos generales de desarrollo de Acapulco y sus alrededores.

Artículo Quinto. La Comisión de Planificación tendrá el poder necesario para promover el interés público y procurar el entendimiento de los fines que se persiguen con la Planificación del puerto de Acapulco, y con este objeto puede publicar y distribuir copias del "Plano de Ciudad", o de cualquier otro informe alusivo, pudiendo emplear los medios de publicidad y educación que estime convenientes.

Fungirá la mencionada Comisión de Planificación como Cuerpo Consultivo, tanto del Gobierno como de los particulares, estando obligadas, tanto las oficinas públicas como las particulares, a suministrar la información que se les pida en relación con el programa cívico de la ciudad. La Comisión y sus miembros, durante la ejecución de sus funciones, tienen facultades para entrar en las tierras, hacer exámenes, practicar nivelaciones y medidas topográficas y colocar y mantener las marcas y monumentos necesarios. En general, la Comisión tendrá todos los poderes que sean necesarios para desempeñar sus funciones, efectuar la Planificación Municipal y realizar los proyectos correlativos.

Artículo Sexto. Se faculta al Ejecutivo para reglamentar la presente ley.

# Cartilla de Planificación y Arte Cívico

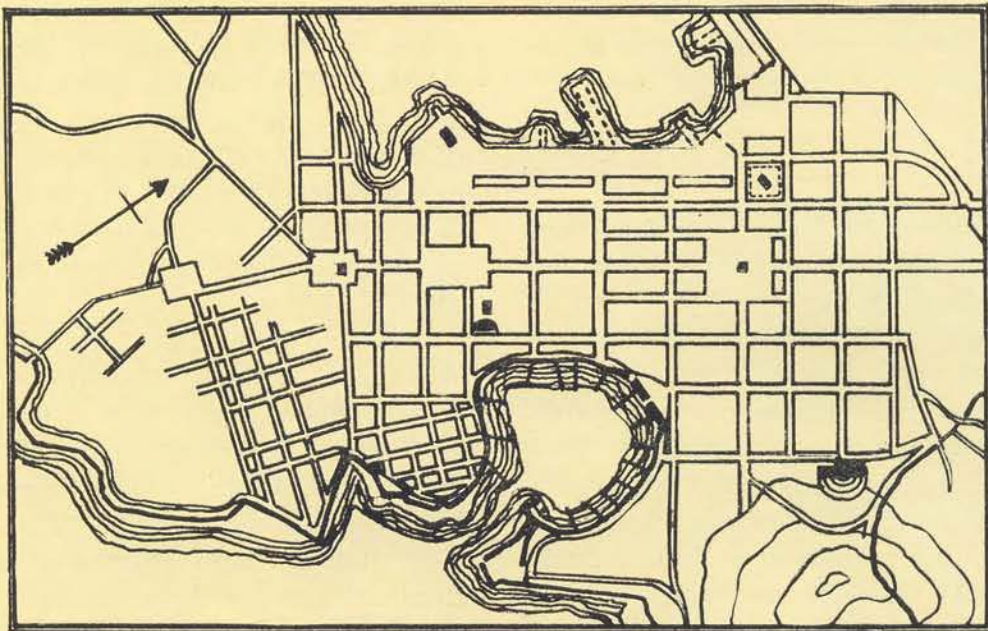
## La Planificación de Ciudades en la Antigüedad

En la antigüedad las poblaciones consistían de uno o más edificios dominantes: el castillo o la fortaleza, la iglesia, el mercado; de una o dos avenidas de importancia y de un conglomerado más o menos extenso de callejuelas y construcciones sin importancia.

Desde entonces, y hasta hace muy poco relativamente, el arquitecto se preocupaba tan sólo del edificio que proyectaba, ya fuese casa o palacio de gobierno o catedral,

tros industriales, así como el desarrollo de la ciudad-jardín con vida propia e independiente, de las ciudades satélites, de la ciudad lineal y, finalmente, las modificaciones hechas a ciudades ya existentes para mejorarlas, corrigiendo los errores del pasado por medio de ampliaciones y aperturas de nuevas calles, creación de espacios libres, zonificación y previsión de su futuro crecimiento.

Las ciudades, en la antigüedad, eran esencialmente pequeñas en extensión y sus formas y estructuras eran variadas, indicando, en su composición o trazo, el fin deter-



Plano de El Pireo, Puerto de Atenas, planificado por Hippodamus de Mileto, el primer planificador de ciudades, nacido el año 80, antes de Jesucristo

y nunca de la relación que pudiera tener con los demás edificios y con la situación y trazo de la ciudad.

Las condiciones que imperaban en la antigüedad eran bien diferentes de las que existen en la actualidad y el desarrollo del arte y ciencia de la planificación de ciudades nos permite abordar los problemas presentes creados por el aumento de población, por el impulso y crecimiento de las industrias y medios de transporte—especialmente el automóvil y ahora el aeroplano—, por el aumento de velocidad y de intensidad en la vida diaria del hombre moderno, con conocimiento de causa y estudiando también la forma en que nacen y se desarrollan las ciudades de esta época, ya sea pasando de pequeños poblados a grandes capitales o de agrupamientos insignificantes a grandes cen-

minado que se perseguía—el campo militar romano, por ejemplo—y existían también ciudades de crecimiento natural con origen en el cruce de dos o más caminos de puente y foso con carácter defensivo o de fortaleza cuyo desarrollo ordenado se debía al deseo de la colonia de salvaguardarse y protegerse.

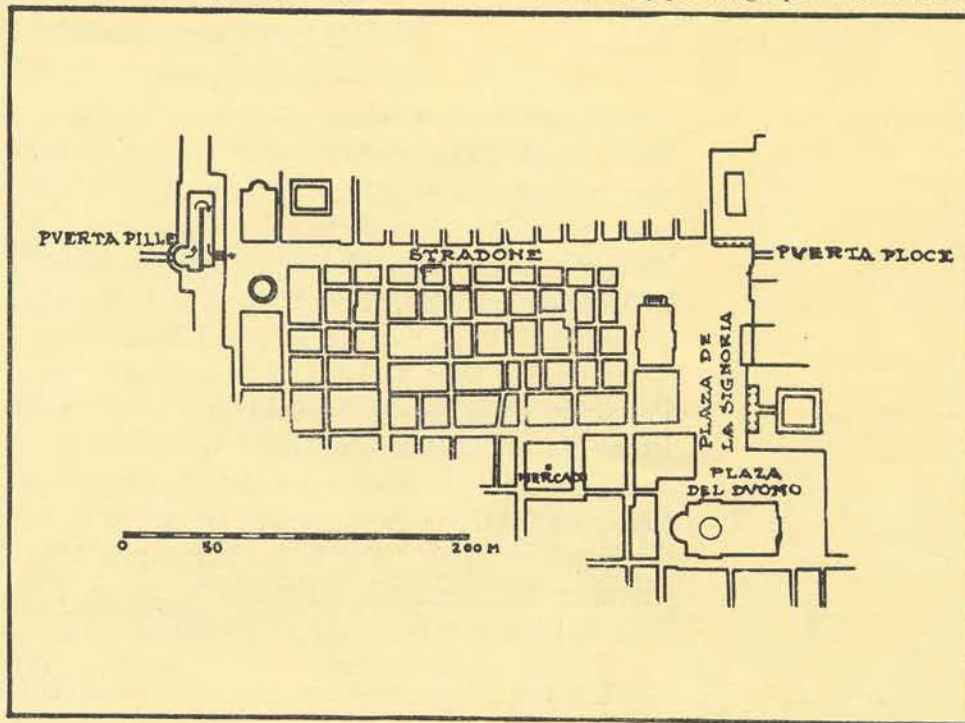
Algunas poblaciones crecían en bahías o puertos de mar, otras sobre colinas que limitaban su expansión, ya que no podían extenderse más allá de la protección que les brindaba lo accidentado del terreno.

El cultivo y la producción agrícola influía grandemente también en la localización y crecimiento de las poblaciones en la antigüedad; pero las grandes extensiones de tierras fértiles y las necesidades de expansión de los im-

perios siempre fueron causa de la creación de nuevas colonias y ciudades especialmente a lo largo de la cuenca del Mediterráneo, sur de Europa, Asia y norte de Africa.

Con la creación y desarrollo de poblaciones en la antigüedad se adoptaba casi siempre algún principio de tra-

Las poblaciones primitivas de los griegos resaltaban por el esplendor de sus edificios, pero deslucían por el descuido en sus calles y construcciones secundarias. A mediados del siglo V empezaron a preocuparse por la casa habitación y por el agrupamiento adecuado de sus ciudades.

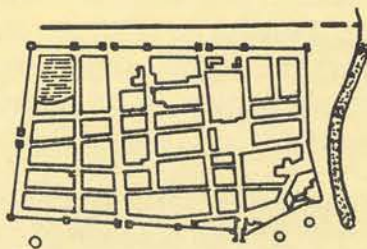


PLANO DE RAGVSA EN DALMACIA. REPRODUCIDO CON PERMISO DEL DR. STÜBBEN

zo en la ciudad, generalmente basado en la línea recta y en el ángulo recto. Estos elementos de trazo sirven para deslindar claramente las épocas bárbaras de las civilizadas y son característicos de la planificación en la antigüedad.

Raras veces se hace uso de ángulos diferentes como en el caso de Rhodas, radiando de un centro común, y casi siempre las calles eran paralelas, formando manzanas cuadradas o rectangulares.

Plano de Aigues-Mortes en el Sur de Francia, reproducido con permiso del Dr. Stübben



Existía bastante variedad, sin embargo, en la forma exterior de la ciudad y en los detalles, pues las había cuadradas con las manzanas de la misma forma—tipo tablero de ajedrez—o bien el perímetro era rectangular y las manzanas cuadradas o rectangulares o finalmente el límite de la ciudad tomaba una forma irregular; pero con las manzanas de forma regular geométrica cuadrada o rectangular. En algunos casos el trazo rectangular sólo se seguía a lo largo de las arterias principales y el resto del trazo era irregular.

La Era Macedónica con los elementos italianos formaron el sistema de planificación romano.

La población romana estaba dividida casi siempre en cuatro partes iguales por dos arterias principales que se cruzaban perpendicularmente cerca de su centro. Las demás calles eran paralelas a las dos principales y así quedaba constituido el tablero de ajedrez con las manzanas cuadradas o rectangulares llamadas "insulas".

Estas calles tenían un ancho moderado, y el "foro", con sus patios, columnatas y estatuaria, formaba el núcleo principal de la ciudad. El sistema de drenaje y el abastecimiento de agua merecía siempre la atención especial de los concejos municipales romanos, que formaban parte de algo más grande y más importante: la unidad del Imperio Romano.

*Carlos Contreras*

#### Bibliografía

Ancient Town Planning, por F. Haverfield.  
Planificación de Ciudades en la Antigüedad, Thomas Adams.  
Town Planning in Practice, Raymond Unwin.

El grabado "Red de comunicaciones aéreas de Alemania" se tomó de la Guía de la Cía. "Hamburg-Amerika Linie."

# La Ciudad de México

Resumen extractado de la "Historia Sumaria de la Ciudad de México" por Jesús Balindo y Viffa : 1925

*El México Independiente  
De 1867 a 1924*

Desde 1870, el ensanche de la ciudad es ya más visible. En 1869, el Plano de la Ciudad apenas señalaba una sola colonia: la de Santa María de la Ribera; en el año de 1870, ya se encuentra formada toda la colonia Guerrero; en 1882, aparecen las siguientes colonias: la Teja y la colonia de Violante; en 1886, la Morelos; en 1889, la del Rastro, la de la Indianilla y la Hidalgo; en 1891, la de San Rafael, la Limantour y la de Candelaria Atlampa. En 1894, la Díaz de León y la Maza; en 1897, la del Paseo; en 1899, la de Peralvillo; en 1902, la de la Condesa, la Roma, la de la Bolsa; en 1903, la Nueva del Paseo; en 1904, la Cuauhtémoc, la Sheibe; en 1905, la de la Viga; en 1906, la del Valle; en 1907, la Romero Rubio; en 1909, la Escandón, la de los Arquitectos; en 1910, la del Chopo; en 1913, la de Valbuena y otras más. La colonia Juárez se formó en 1906, con las de la Teja, del Paseo y la de Bucareli o Americana.

Un tanto cuanto ha prosperado la ciudad hacia el norte; bien poco por el oriente; casi nada por el sur. En cambio, todo el progreso se extiende al poniente y al suroeste.

Soberbios edificios y artísticos monumentos conmemorativos hemos visto construir e inaugurar y que son prenda de distinción, ornato exquisito de las ciudades y signo evidente de alta cultura; otras fábricas han sido construídas o reformadas; mucho de lo terminado viene concluyéndose en nuestros días, y algo se alza del todo nuevo por iniciativas más o menos recientes.

El Palacio Nacional, el vetusto caserón de los virreyes, que fue incendiado en el tumulto de 1692, ha sido objeto de numerosas reformas e importantes cambios en su interior y exterior, siendo la última la transformación de su fachada y la construcción de un piso adicional.

El Palacio Municipal se encuentra en el solar que compró en \$ 12,000.00 y del cual tomó posesión el 19 de febrero de 1564. Sufrió grandemente con el incendio de 1692; de 1886 a 1891 se reconstruyó casi totalmente en su interior y se hermoseó su Salón de Cabildos, y en 1905 se iniciaron las obras de la fachada y las del patio oriental y todavía no se concluyen las del patio occidental.

La Cámara de Diputados se incendió, como queda dicho, en 1909 y fue reconstruída totalmente, concluyéndose el nuevo edificio en noviembre de 1910.



Se acondicionó la gran iglesia de San Agustín en Biblioteca Nacional, demoliéndose su torre; fue inaugurada solemnemente el 2 de abril de 1884. Desde sus cimientos, se hicieron dos magníficos edificios: el del Instituto Geológico Nacional y el del Instituto Médico Nacional (hoy Dirección de Estudios Biológicos). En el año de 1900 fue inaugurado el magnífico edificio de la Penitenciaría del Distrito Federal, construido bajo el sistema celular. El 17 de febrero de 1907 fue inaugurado el suntuoso y elegante palacio del Correo, proyectado y ejecutado por el arquitecto italiano Adamo Boari.

Frente a la Escuela de Minería se construyó el bellísimo palacio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, uno de los mejores del México contemporáneo.

En las afueras de la población, al sur, y a la vera de la calzada de Tlalpan, quedó inaugurado, el 17 de octubre de 1905, el Hospicio de Pobres.

En el lugar que ocupó el convento de Santa Isabel, se ha empezado a construir el Teatro Nacional, obra que desgraciadamente hasta la fecha está inconclusa.

Con motivo de la celebración del primer centenario de la Independencia, en 1910, se inauguraron las siguientes obras: el 1º de septiembre, el Manicomio General; el día 12, inauguración de la Escuela Normal para Maestros; el día 16, inauguración de la columna conmemorativa de la Independencia en el Paseo de la Reforma; el día 17, del parque popular de Valbuena; el día 18, del Hemiciclo a Juárez, en la avenida de este nombre; el día 23 se colocó la primera piedra para el Palacio Legislativo, que ha quedado sin concluir; el día 26 de septiembre, inauguración del túnel de Tequisquiác, y el día 29, inauguración del ensanche de la Penitenciaría.

Ya desde agosto de 1877 se había estrenado el monumento a Cristóbal Colón en la Reforma, y en 1º de enero de 1870, la estatua en bronce del general don Vicente Guerrero, en el jardín de San Fernando; el 5 de mayo de 1881 se concluyó, en la Plaza del Seminario, el monumento hipsográfico; en 21 de agosto de 1887 se erigió el monumento a la memoria de Cuauhtémoc en el Paseo de la Reforma; el 5 de febrero de 1900 fue descubierta la estatua de doña Josefa Ortiz de Domínguez (Corregidora de Querétaro).

Finalmente, se hicieron, hasta 1910, otras muchas construcciones, tales como el edificio de la Aduana Nacional de Santiago (hoy aduana de importación); estaciones de los ferrocarriles, escuelas, etc., sin contar las obras de los particulares, de las colonias extranjeras, de la banca, de la industria y el comercio.

Durante los últimos años que precedieron a la ley del 26 de marzo de 1903, por la cual, y a contar del 1º de julio inmediato, las Corporaciones Municipales del Distrito Federal perdieron sus facultades administrativas, el Ayuntamiento de México realizó grandes mejoras en los ramos de Mercados, Paseos, Jardines, Limpia de la Ciudad, Alumbrado, Comunicaciones Urbanas y Suburbanas, Saneamiento de la Capital, Pavimentos y Abastecimiento de Aguas Potables.

En lo que respecta a Alumbrado, puede decirse que empezó como servicio municipal cuando el ilustre Conde de Revilla Gigedo inauguró, el 4 de abril de 1790, los 1,128 faroles de vidrio con lámparas de hojalata, sostenidas por pies de gallo, de que dotó a la ciudad; lámparas alimentadas con aceite de nabo. Este alumbrado se reforzó sesenta años después (1849) con 450 lámparas de trementina, que dieron luz más blanca y más intensa y las cuales fueron aumentadas a 1,000 en 1855.

El gas de alumbrado sólo se conoció en México hasta el año de 1869.

En 1881 la Compañía Knight puso al servicio 40 lámparas sistema "Brush", y entonces, al darse un paseo por la ciudad, materialmente se ojeaba la historia del alumbrado. Todavía en 1896 se apeló a la solarina; y en 1890 desapareció el aceite de nabo, que vivió un siglo justo. En este año la capital contaba con 300 focos eléctricos de 2,000 bujías; 500 mecheros de gas; 1,130 luces de trementina y nafta, y 123 de aceite, cuyo mantenimiento costaba \$14,000.00 mensuales. Además, la Compañía Mexicana de Gas y Luz Eléctrica daba alumbrado particular.

En 1897, el alumbrado público contaba ya con 528 focos eléctricos de varias intensidades. Posteriormente, y a iniciativa del ingeniero don Alberto Best, se trajo a la Compañía Alemana Siemens Halske, que dotó a la ciudad de México de candelabros semejantes a los de Berlín, y que fue el núcleo de la actual Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, que ha construído las obras hidroeléctricas de Necaxa, consideradas como unas de las primeras del mundo.

En 1911, se instalaron candelabros de cinco luces en la Avenida San Francisco; después en la del Cinco de Mayo, y posteriormente en la Plaza de Armas y en la calle de Capuchinas.

En 1924 se han colocado arbotantes en las calles del Diez y Seis de Septiembre e Independencia, Tacuba, Cinco de Febrero, Avenida Juárez, Paseo de la Reforma y otras; también las principales avenidas del Bosque de Chapultepec ostentan candelabros de cinco luces.

México ocupa actualmente uno de los primeros lugares entre las ciudades más bien alumbradas.

# Cómo se Impone el Progreso

Medellín, 4 de enero de 1926.

Sr. Dr. Eduardo Santos.—Bogotá.

Muy apreciado doctor Santos:

Cada año, cuando el río baja de nivel, y Bogotá queda aislado del mundo por unos cuantos meses, se habla de la necesidad de una vía directa al Bajo Magdalena. Pero el río sube, y los buques pasan, aunque subsistan las incomodidades, las demoras y los trasbordos, y entonces no se habla más de tal vía. Así venimos desde hace 50 años.

Yo no puedo entender cómo Bogotá ha podido soportar esta situación desairada y perjudicial de ciudad incomunicada. Ha hecho meetings para pedir los caminos salvadores? Ha obligado a ocuparse de ellos a tantos ministros molondros? Premió con su gratitud siquiera a Aquilino Villegas, que tanto trabajó por sus vías del norte? Recibió en triunfo a Laureano Gómez cuando regresó de su viaje al Carare?

Qué impresiones trajo el ministro de este viaje? Va a terminar la carretera? Sí? Pues que suspenda todas las obras nacionales que fuere necesario para tener dinero y hombres suficientes para darle fin, sin falta, en este año de 1926. Que reclute trabajadores como se reclutan soldados en la guerra; que tome fajas cuando se necesiten, dejando para después las fórmulas del juicio; que haga el camino, aunque tenga que violar las leyes y aunque el Congreso próximo lo meta a la cárcel.

En materia de obras de progreso, debe violarse la ley cuando se oponga a ellas o pueda demorarlas. Es vergonzoso el hecho muy frecuente de que un propietario bárbaro demore la cons-

trucción de un ferrocarril varios meses, porque no quiere ceder una faja de terreno. Los que conozcan mi entusiasmo por las obras públicas no se admirarán de que yo rinda culto a Guzmán Blanco, quien abrió calles en Caracas a golpes de cañón, y a Nerón, que incendió a Roma para edificarla más amplia y bella.

Dice un colaborador de *El Tiempo* que en Panamá los miembros de un club aristocrático, ante la indolencia de las autoridades, hicieron ellos mismos la pavimentación de su calle. En el Ecuador, cuando el ferrocarril iba llegando a Quito, los pueblos enteros ayudaron a terminarlo, con una organización de guerrillas, sin salario.

Nosotros en Colombia hemos hecho cien guerras en busca de nuestras libertades políticas. Detrás del ideal, conducidos por los caudillos, legiones de soldados surgían de las ciudades y de los campos. Millares de hombres morían en las batallas, agonizaban en las tierras bajas, se embrutecían en las guarniciones.

Y por qué no hacemos lo mismo para conquistar nuestra libertad económica, tan sagrada como la política? Por qué no surgen los caudillos nuevos que en frases inflamadas infundan entusiasmos, levanten legiones de trabajadores? Por qué no se hacen, como en tiempo de elecciones, conferencias en todos los barrios de las ciudades, en todos los pueblos de las provincias? Por qué no se *pronuncian* en Cundinamarca y en Boyacá y van *los insurgentes* a terminar la carretera del Carare, a dar a la patria su esfuerzo y su sangre, como se la dan en las guerras?

Suyo muy afectísimo,

RICARDO OLANO.

# Preguntas y Temas

## Plano de Nueva York y Alrededores

### VIII. INSTITUCIONES PARA EL BIENESTAR PUBLICO.

1. Existe un mapa donde se localizan todos los edificios públicos, no incluyendo esos ya mencionados, como, por ejemplo, instituciones correccionales, palacios de justicia, cárceles y prisiones, instituciones para cuidar a los individuos dependientes?
2. Son los terrenos para esas instituciones adecuados, bien adaptados a sus necesidades y a la comunidad?

### IX. DONDE TRABAJA LA GENTE?

1. Las industrias existentes, están bien adaptadas a la región?  
Están bien localizados los terrenos para las industrias existentes?
2. Se han hecho estudios sobre la relación entre el lugar del trabajo y el lugar de la residencia, con el objeto de mostrar su efecto sobre el modo de emplear los ratos desocupados? Sobre las facilidades de tránsito? Cuál es la influencia del automóvil sobre este punto?

### X. COMO ESTA REGULARIZADO EL USO DE LA PROPIEDAD PRIVADA?

1. Se ha adoptado algún reglamento para la zonificación que trate de zonas para residencias, para negocios y para industrias; varias zonas relativas a alturas; varias zonas relativas a superficies?
2. Cuál es la manera de controlar la subdivisión de los terrenos?
  - a) Dentro de los límites de la ciudad?
  - b) Fuera de los límites de la ciudad?

### XI. SE HA HECHO ALGO PARA MEJORAR EL ASPECTO GENERAL DE LA REGION?

1. Se ha intentado agrupar los edificios públicos?
2. Se ha indicado en un plano la localización de todos los monumentos históricos, artísticos y religiosos?
3. Se presta alguna atención al aspecto y a la belleza de las calles?
4. Qué se ha hecho respecto a carteles, rótulos, anuncios, accesorios tales como postes, lámparas, etc?

5. Se han hecho esfuerzos para obtener por medio de acuerdos entre vecinos, resultados que no se pueden obtener por compulsión legal? Por ejemplo: no se puede apelar a la policía para enforzar determinado diseño de los edificios u otras cosas puramente estéticas, pero los comerciantes de la Quinta Avenida han logrado el mejoramiento del aspecto de la calle por medio de acuerdos voluntarios.

### XII. QUE CONSIDERACION SE LE HA DADO A LA RELACION ENTRE LOS PLANOS LOCALES Y UN PROYECTO REGIONAL? CON ESTE FIN HA HABIDO CONFERENCIAS ENTRE VARIAS REGIONES?

#### B.—ADMINISTRACION DEL PLAN.

#### I. CUALES SON LAS AGENCIAS OFICIALES PARA LLEVAR A CABO ESTE PLAN?

- 1.—Existen organizaciones de ciudadanos para suplementar las agencias oficiales?
- 2.—Existe un mapa o plano oficial, y cuáles son los métodos para lograr su realización?
- 3.—Cuáles son los métodos empleados en la apertura y en la clausura de calles?
- 4.—Qué restricciones existen respecto a proyectos relativos a nuevas subdivisiones para que éstas queden ajustadas a un plano aceptado para el desarrollo de la ciudad?

#### II. SE HA ADOPTADO ALGUN REGLAMENTO O LEY QUE TRATE DE LA PLANIFICACION DE CIUDADES?

- 1.—Qué legislación existe?
- 2.—Qué legislación nueva se necesita?

#### III. COMO SE ADQUIEREN TERRENOS Y COMO SE CUBRE SU COSTO?

- 1.—Cuál es el procedimiento que se sigue en casos de compra-venta, cesión, exposición?
- 2.—Qué uso existe para la excesiva?
- 3.—Se exigen contribuciones especiales y a qué fines se dedican?

#### IV. CÓMO SE PRESENTA EL PROBLEMA DE LA PLANIFICACION AL PUBLICO Y COMO SE LE TIENE INTERESADO EN EL?

- 1.—Por ejemplo: se ha presentado esta materia en las escuelas públicas?

# La Foto-topografía Aérea y sus Aplicaciones Prácticas

La foto-topografía aérea es la ciencia que se ocupa del levantamiento de planos topográficos por medio de fotografías a escala, tomadas desde un aeroplano.

El instrumento empleado para ese objeto es la cámara aérea automática, que es un instrumento delicado y de alta precisión, provista de lentes muy finas y compuesta de más de mil piezas; entre los perfeccionamientos que ha sufrido últimamente para adaptarse mejor al trabajo, están los siguientes: un obturador entre las lentes; un método especial para mantener la placa segura por medio de una lámina de presión, hecha de cristal y arreglada en tal forma, que la película no pueda caminar hacia adelante y hacia atrás y rayar la placa, la sustitución del mecanismo de succión por otro mejor, en virtud de haber encontrado el primer dispositivo poco satisfactorio y molesto para tomar fotografías oblicuas; un dispositivo para espaciar las películas, por medio del cual se pueden obtener del mismo rollo 120 fotografías en lugar de 95, como era lo usual; un magazine desprendible. También pueden anotarse entre los mejoramientos que ha experimentado la cámara aérea el tripié «Gimbal»; el control de distancia y el mecanismo para marcar automáticamente los tiempos.

La foto-topografía, en su estado actual, tiene dos distintas formas, en lo que se refiere al método de producción y a su aplicación: Hay la fotografía oblicua o plano-perspectiva, que tiene solamente valor comercial como anuncio, y la fotografía vertical, que es la utilizada en trabajos científicos.

Un plano topográfico aéreo es un conjunto de fotografías a escala tomadas desde un aeroplano, sobre la vertical de un lugar. Una fotografía o conjunto de fotografías de esta clase proporcionan una visualización fácil y comprensiva de los accidentes físicos de un lugar o comarca y de las características culturales de una población.

Los planos aéreo-fototopográficos pueden obtenerse en corto tiempo, con exactitud, detalladamente, y eliminan por completo los errores humanos de omisión y apreciación personal.

Los planos foto-topográficos aéreos se hacen en escalas que varían desde  $1''=200'$  (1: 2400), hasta  $1''=2000'$  (1: 24000) y aun se construyen a escala menor; el valor de las tierras cuyo plano se va a levantar, es el que influye en la elección de escala.

La foto-topografía aérea tiene incontables aplicaciones prácticas, entre las cuales merecen mencionarse las siguientes:

- 1.—Localización de líneas de energía eléctrica de alta tensión.
- 2.—Trabajos topográficos relativos a la construcción de presas y a la irrigación.
- 3.—Trabajos de topografía marítima en los puertos, para fijar con toda precisión la posición de muelles, diques, canales, islas, etc.
- 4.—Planificación y zonificación de ciudades, en las que su utilidad es extraordinaria, porque permite formarse una idea exacta y concreta de la clase de construcciones; del valor de éstas; de la manera como están distribuidos sus parques y jardines; del alineamiento

de las avenidas y calles; de la topografía del terreno; establece la relación precisa de unos elementos de la ciudad con relación a otros; fija la posición de los ríos, montañas, arboledas, presas, canales, obras de desagüe, etc. Facilita, en suma, la labor de proyectar juiciosamente las mejoras municipales, la ampliación de calles y la apertura de nuevas avenidas.

5.—Planificación de regiones, permitiendo obtener una visión amplia del conjunto de una comarca o distrito y una idea exacta del relieve y accidentes del terreno. Facilita en tal concepto la tarea de proyectar las obras públicas correlativas, tales como sistemas de captación de aguas, introducción de aguas potables, drenaje, transmisión de energía eléctrica, etc.

Cuando dos ciudades están separadas por distancias comparativamente cortas, puede decirse que sus problemas no son propios, sino regionales, a causa de la mutua influencia que ejercen entre sí, y es entonces cuando los mapas aéreos prestan su mayor utilidad, permitiendo abrazar el problema en conjunto.

6.—Estudios sobre el tráfico de una ciudad. En este caso, simultáneamente con el levantamiento foto-topográfico, se hace el recuento de automóviles y carros, estudiándose en los cruceros las corrientes de tráfico, a fin de poder establecer relaciones entre el número de autos comprendidos dentro de un área dada y la velocidad, así como la cantidad de éstos que pasan por un crucero dentro de un tiempo dado.

7.—Estudios sobre forestación, para fijar con exactitud las áreas de bosques, su naturaleza; las superficies desprovistas de vegetación, los pantanos y todos aquellos lugares que necesitan de inmediata reforestación, capacita para observar cómo se efectúan las talas de los bosques y suministra un caudal de información valiosa y útil para el propietario de los terrenos y para el Gobierno.

8.—Estudios agronómicos, para fijar la extensión y superficie de las tierras ociosas y las en cultivo; las zonas estériles que deben irrigarse para hacerlas productivas, etc.

9.—Estudios de localización de ferrocarriles y carreteras, en los que abrevia los trabajos largos, penosos y caros de reconocimiento; permite fijar con bastante precisión las rutas que deben seguirse al efectuar el trazo definitivo.

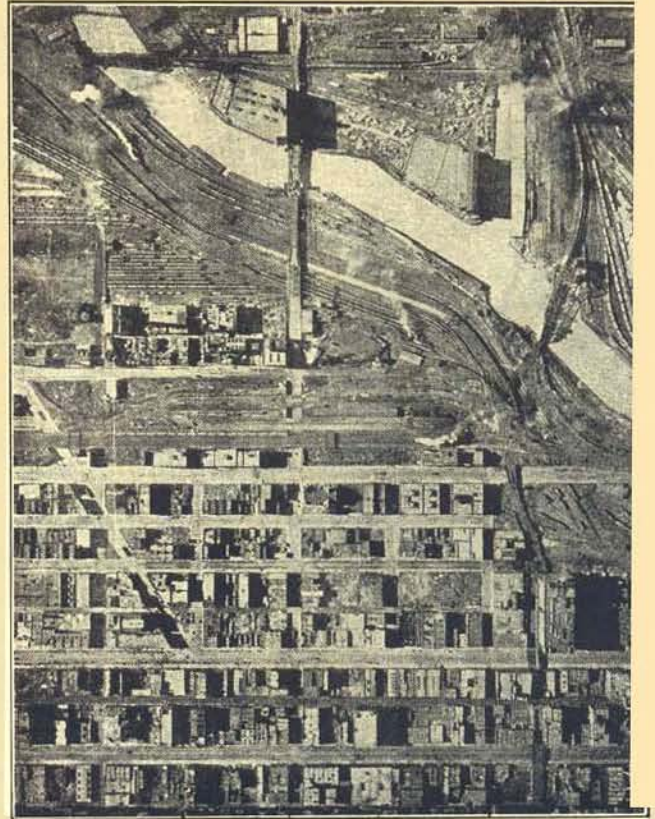
10.—Fijación de impuestos, dando una apreciación correcta del valor de las tierras, fábricas, instalaciones, edificios, etc., con objeto de establecer equitativamente los impuestos correlativos.

Existen otra multitud de aplicaciones de la fotografía aérea, que con las anteriores están llamadas a efectuar una verdadera revolución en los métodos topográficos y en los usos de éstos, y con tanta mayor razón cuanto que los resultados obtenidos son muy precisos, pues en un trabajo cuidadoso el error no es mayor de 1% y la rapidez es incomparablemente mayor con la fotografía aérea que con los procedimientos de antaño.

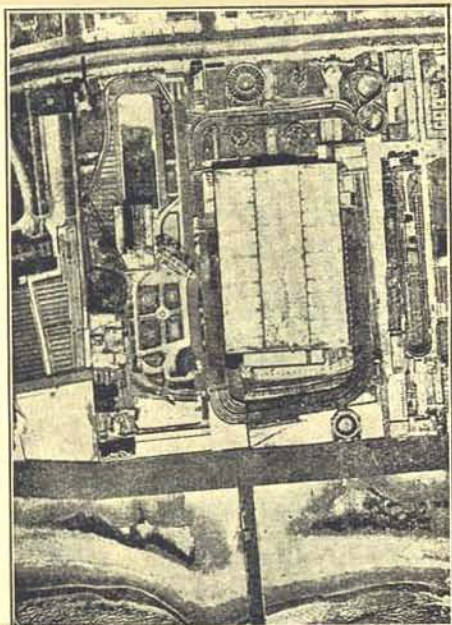
ING. FRANCISCO ANTUNEZ ECHAGARAY.



Fotografía aérea, oblicua, de la Planta de la «American Locomotive Co.», en Schenectady, Nueva York; en ella aparecen los edificios, almacenes, terminal del ferrocarril, etc.



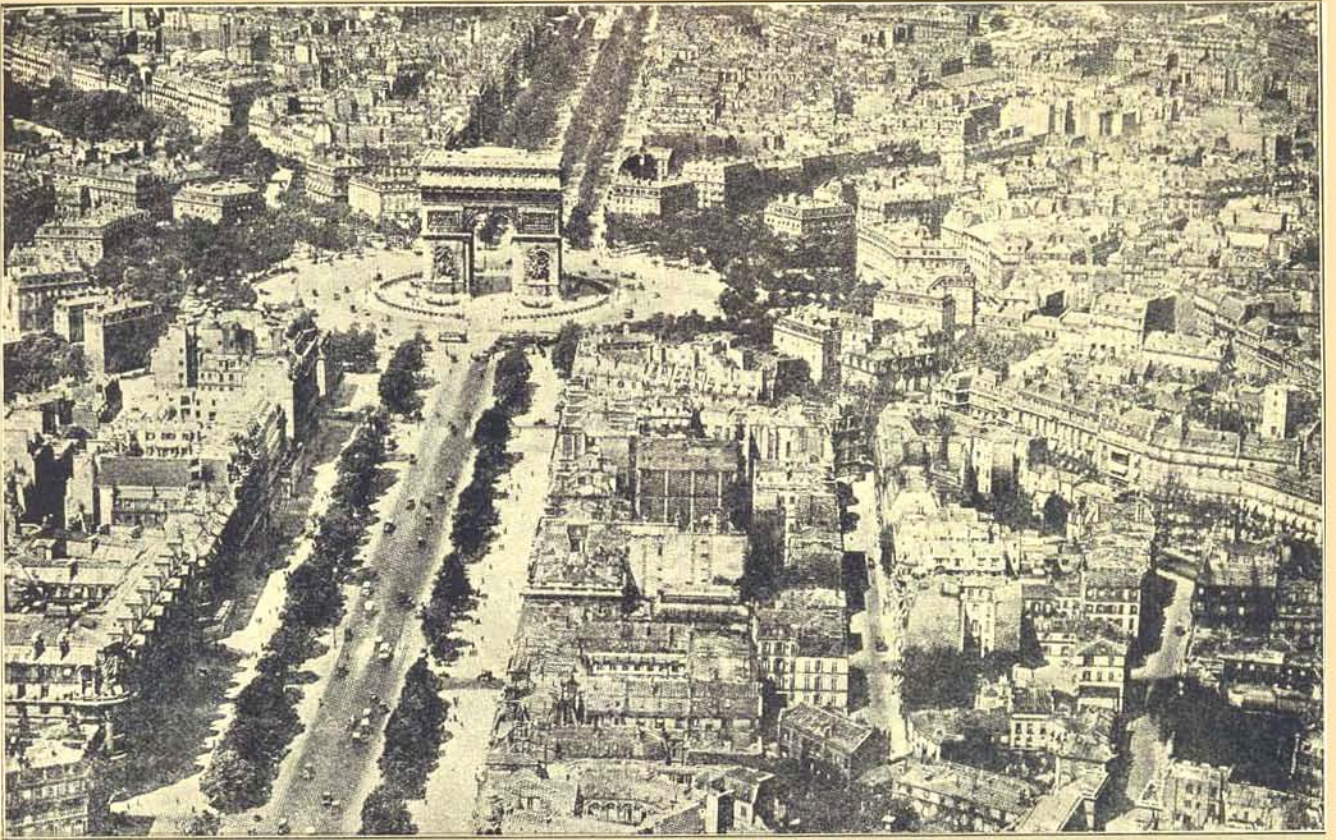
Fotografía vertical aérea de una ciudad; la escala de 600' por 1" permite apreciar los patios de ferrocarril, cruceros de las vías, canales, puentes y las manzanas de los edificios



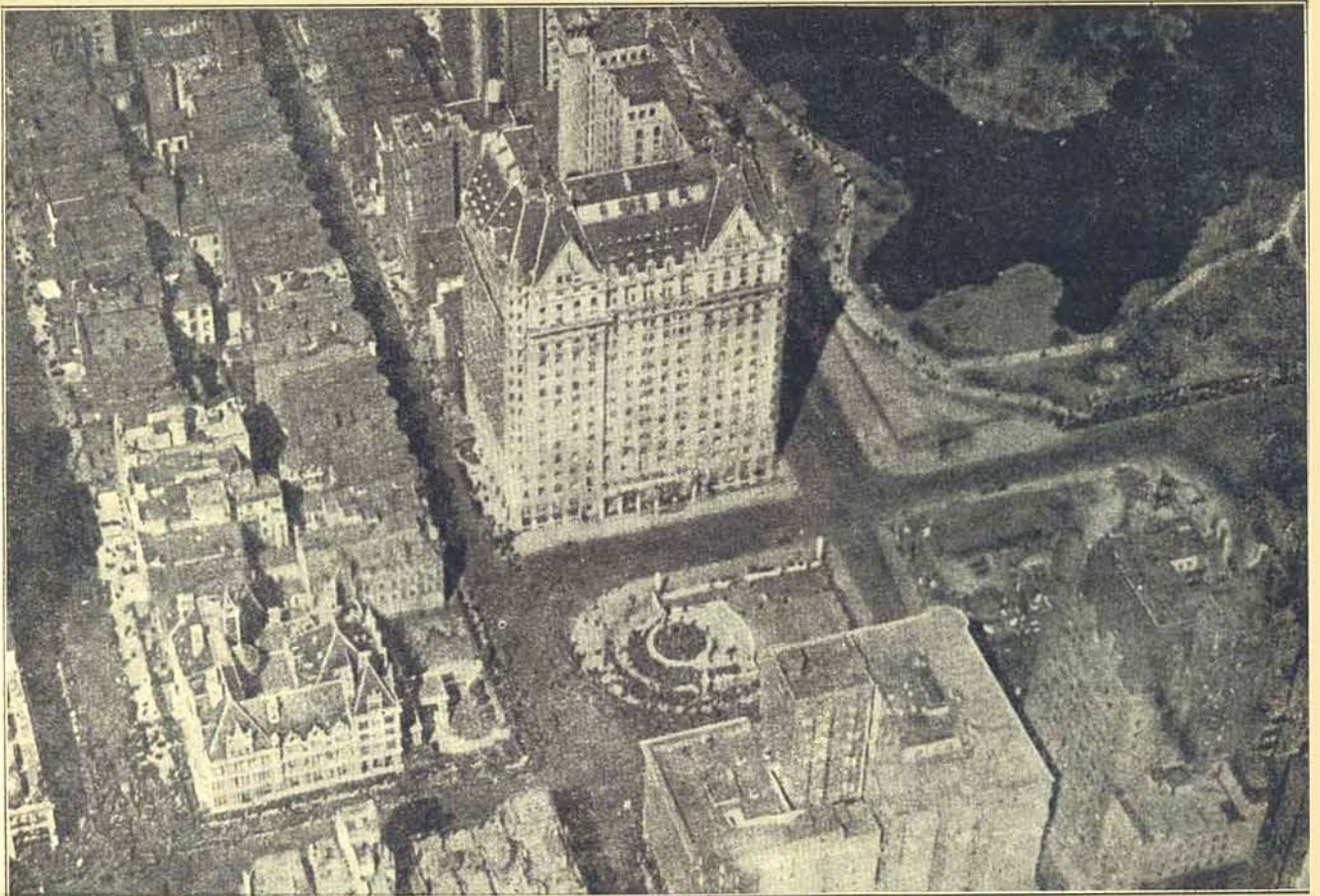
Vista aérea de Coney Island, Nueva York, mostrando el nuevo boulevard y una porción del puerto artificial



Mapa fotográfico aéreo en el que aparece marcado el proyecto de una línea de transmisión de energía eléctrica de alto voltaje



Paris - Fotografía aérea de los Campos Elíseos y el Arco del Triunfo



Vista aérea de la Plaza y el Parque Central de Nueva York

PLANIFICACION

# El Problema de la Habitación Industrial y de la Salubridad

En la legislación inglesa tenemos aún una indicación más vigorosa de la conexión entre la habitación industrial y la salubridad pública, en las leyes relativas a planificación de ciudades.

Lo que se conoce con el nombre de «Town Planning Act of England» (Ley de Planificación de Ciudades de Inglaterra) tuvo su origen en la cruzada en favor del mejoramiento de las casas para obreros de este país.

En verdad, la Ley sobre Planificación de Ciudades forma parte de la Ley sobre Habitaciones de la Gran Bretaña, de 1909 («Housing Act of Great Britain of 1909»). Su objeto general es promover mejores, más agradables y convenientes condiciones sanitarias, en relación con el desarrollo de su territorio. Como se la interpreta en la práctica, es la aplicación de su objeto a los terrenos destinados para construcción de casas-habitaciones.

En las provisiones de esta ley se encuentra la siguiente: Subsección 2 de la cláusula 59.

La propiedad no se considera afectada en forma perjudicial por el hecho de hacer cualquiera previsión incluida en el Proyecto de Planificación de Ciudad, que con el fin de obtener la amenidad de la área incluida en el proyecto o en cualquiera parte, determine el espacio en derredor de los edificios o limite el número de éstos, que habrán de construirse o bien fije la altura o tipo de los edificios que la «Junta Local de Gobierno», teniendo en cuenta la natural situación de la tierra afectada por estas provisiones, considere razonable para el fin expuesto.

El efecto de estas provisiones es que la amenidad de una área dedicada a la habitación constituya un requisito de ley, y que el propietario no pueda reclamar una compensación si queda afectado perjudicialmente y no perjudicado en forma no razonable por este requisito. El proyecto, pues, puede limitar el número de edificios que deben erigirse en un acre de terreno y prescribir el espacio alrededor de ellos, aunque esto signifique que algún propietario se perjudique financieramente como resultado de esta medida. Esta prescripción tiene que ser razonable, pero si se lleva a cabo en tal forma en Inglaterra, hoy día que en muchas partes, aun incluyendo los distritos dentro del condado de Londres, no pueden edificarse más de dos casas por acre de tierra bajo las restricciones de esta ley. Además, la restricción respecto altura y carácter o usos de los edificios, realiza el mismo fin que la ley de zonificación de este país, restringiendo la altura de los edificios en relación con la anchura de las calles y fijando el uso de las áreas para diferentes objetos como industrias y residencias.

Vemos que en América y en Inglaterra las prescripciones más efectivas que pueden incluirse en los proyectos de planificación urbana y regional son aquellas que se relacionan con la promoción de la salubridad de la casa-habitación, y con la promoción de la seguridad y la amenidad, que le siguen en importancia.

Con la ayuda de los planos «regional» y de «zonificación» deberán hacerse esfuerzos que sean de resultados más positivos que los realizados hasta hoy, a fin de aplicar los poderes legales para obtener el mejoramiento de las condiciones existentes en la casa-habita-

ción de las regiones industriales. Necesitamos mejores normas en lo referente a los espacios libres alrededor de los edificios, en todas las zonas de la población; pero particularmente en las áreas centrales. Es necesario que se reconozca el hecho de que en las áreas suburbanas, los servicios públicos sanitarios deben ser una parte integrante de la habitación. Cuando esto se realice, ya no será práctico hacer fraccionamientos de tierras en las áreas rurales para dedicarlas a la construcción de casas habitaciones, en donde el comprador no tiene un conveniente acceso a ellas, mediante calles pavimentadas donde no existe tampoco drenaje, y aun en algunos casos, ni abastecimiento de agua potable.

Especulaciones indebidas se han llevado a cabo, principalmente por la circunstancia de que al especulador (fraccionador) no se le obliga a invertir el capital necesario para hacer las tierras apropiadas para la construcción de edificios, sino que pasa esta obligación a su víctima.

Una de las principales causas de las casas defectuosas en las áreas suburbanas, se debe a los dispendiosos y poco eficientes métodos de efectuar los nuevos fraccionamientos.

Una de las características de un plano regional deben ser el fijar un sistema más perfecto de controlar los fraccionamientos, según el cual el objeto principal de éstos debe ser el proveer lugares debidamente acondicionados para casas, y no simples oportunidades para hacer juegos de bolsa. En zonas no desarrolladas, la subdivisión de la tierra, las restricciones en las alturas de los edificios, densidad, usos, etc. (zonificación), deben marchar juntas; esta es la única manera de hacer una zonificación efectiva.

En áreas ya edificadas, en las que el uso apropiado, las alturas excesivas y las densidades ya están establecidas, es muy difícil cambiar estas condiciones; en tales áreas, las normas se fijan por las condiciones existentes; en las áreas nuevas estas últimas se crean. Combinando la subdivisión de las tierras con la zonificación, podemos impedir aquellas circunstancias que producen los amontonamientos, la falta de luz y aire puro en las habitaciones.

Por supuesto, una política constructiva aplicada a la planificación y replanificación de las zonas residenciales de intenso crecimiento de las ciudades, incluye, entre otras cosas, lo siguiente:

1.—Utilizar con mayor ventaja de lo que se hace hoy día, el estímulo que para la salud significan la luz del sol, ya sea directa o difusa, y la buena ventilación en las casas más pobres.

2.—Proveer, en tanto como es posible, espacio para jardines y campos de juego adyacentes a las casas-habitaciones.

3.—Mejorar los sistemas de alcantarillados y disminuir la contaminación de las aguas superficiales.

Pero así como las anteriores, hay muchas otras cuestiones de detalle, sobre las cuales no voy a insistir, con el propósito de poder sugerir lo que yo concibo como el método apropiado para aproximarse a la solución del problema de la habitación desde los puntos



de vista económico y de la salubridad. A modo de introducción, permítaseme exponer algo sobre la situación general del problema de la habitación en la región de Nueva York.

### Condiciones existentes en Nueva York

Las condiciones insalubres de las casas-habitaciones han existido en Nueva York, lo mismo cuando había un exceso de alojamientos, que ahora en que la demanda excede al abastecimiento. Este fenómeno se manifiesta en forma de amontonamientos humanos en las casas de vecindad y en las de áreas congestionadas.

Pequeño, si es que existe, es el progreso realizado al obtener reformas en los procesos de construcción y en los servicios indispensables de las casas, defectos en su mayor parte inherentes a la naturaleza humana. Las medidas más drásticas que se han tomado han tenido por efecto únicamente impedir que se agraven los males. Probablemente una investigación de las condiciones de la habitación en Manhattan, revelaría muy poco cambio en las condiciones que existían antes de 1911, cuando Lorenzo Veiller informó que 3.000.000 de gentes vivían en forma de amontonamientos humanos. Las medidas temporales que se tomen pueden ayudar a obtener un alivio, pero a la vez son quizá un estímulo para la causa del mal.

Por muchas ventajas que se le supongan a las leyes que restringen el aumento de las rentas, no pueden proclamarse como un medio de lograr el aumento en la construcción de mayor número de casas-habitaciones.

Según los informes de la «Comisión de Investigación de la Casa-Habitación y el Plano Regional», resulta que no hay oportunidad para los inquilinos de obtener alojamiento a menos de que puedan pagar más de 9.00 dólares por una pieza. Esto significa que la mayoría del pueblo de Nueva York, que no está gozando de las restricciones que imponen las leyes sobre rentas, no podrá obtener nuevos alojamientos. Nueva York está haciendo bien al llevar a cabo la construcción de viviendas y casas de esqueleto de madera, no obstante que ninguna de éstas representan la mejor norma para casas-habitaciones. Necesitamos más extenso desarrollo en donde se están ejecutando construcciones de tipo duradero y mejores construcciones en donde hay un extenso desarrollo.

Los "Standars" de densidad necesitan disminuirse en las áreas centrales y los de la construcción elevarse en aquellas partes de Queens en las que edificios endebles y poco durables de madera están apareciendo y lo cual significa la peor amenaza de incendios que jamás hasta hoy haya afectado a New York.

Esta indiferencia hacia el aumento en la congestión, el amontonamiento y la erección de construcciones de madera endebles y poco duraderas de los suburbios de Nueva York, quizá se deba a esa filosofía barata que dice que las cosas no son tan malas hoy día como lo han sido en el pasado; pero los mayores peligros de estas malas condiciones, sólo pueden ser palpados al considerar que se extienden a vastas áreas y no permiten ser aislados en pequeños distritos rodeados de edificios comparativamente buenos. Las cosas que eran soportables cuando Nueva York era comparativamente pequeña están día a día volviéndose insoportables a medida que crece la ciudad.

Se ha indicado que una de las causas de la presente situación reside en la dificultad o inhabilidad para obtener dinero a un tipo de interés razonable. Para vencer estas dificultades se propone que el Estado debe proporcionar capitales a bajo tipo de interés.

Dos cosas son esenciales en conexión con cualquiera política que tienda a ampliar y mejorar la Ley sobre Rentas y que provea la ayuda del Estado en lo que se refiere a dinero.

1. Si las Leyes sobre Rentas continúan, debe inaugurarse desde luego un programa constructivo de casas-habitaciones, a fin de pre-

venir la necesidad de retener esta interferencia artificial entre las leyes económicas de la oferta y la demanda, el tiempo absolutamente necesario.

2. Si la ayuda del Estado se considera esencial en lo referente a dinero, a fin de obtener más casas para gentes de pocos recursos; los fondos que aquél aporte deberán ser manejados y controlados por un Cuerpo de Expertos y distribuido bajo condiciones que aseguren: a) que tales fondos se dedicarán exclusivamente para financiar la construcción de casas-habitaciones modelos, en todo lo que se refiere a luz, aire, instalaciones sanitarias y espacios libres; b) que el beneficio que se obtenga de cualquiera reducción en los costos, se dé al ocupante.

Estos estudios que he hecho y otros efectuados por diferentes personas, sobre los problemas de la casa-habitación en Nueva York, semejantes a los de Londres, Berlín y otras grandes ciudades, han revelado un desesperado esfuerzo de parte de aquellos que están empeñándose en encontrar los medios de resolver el problema.

Cuando nos hemos enfrentado con problemas de esta clase, ya sea en una gran industria o bajo el punto de vista del gobierno, hemos principiado por efectuar una investigación a fin de analizar las causas del mal y formarnos un modelo para demostrar como operan los distintos factores y en que forma pueden ser removidos los obstáculos. Como valor educativo hemos palpado el inmenso valor de esta lección objetiva.

Cuando comprendamos que las reformas en materia de la casa-habitación, en un país democrático es imposible sin la necesaria educación del público para apreciar cuales son las dificultades y cómo deben ser vencidas, entonces se reconocerá la importancia de crear una lección objetiva de mejoramiento en las condiciones de la casa-habitación.

Si Nueva York sigue creciendo tan rápidamente como está sucediendo hoy día, sin ulterior congestionamiento y más altas contribuciones para hacer frente al costo de la congestión, es obvio que se obtendrá algún alivio, extendiendo las industrias y la población sobre más vastas áreas.

Esto no significa que se disminuya o debilite en cualquier grado la estabilidad económica de la Isla de Manhattan, o de Brooklyn, como los centros de mayor importancia comerciales y culturales de la metrópoli. Al contrario, fortalecerá estos lugares, como la interrupción de los usos no económicos de los Distritos Centrales, promueve aquellos usos que son más apropiados.

Muchas industrias que se sostienen en las áreas centrales, pueden ser fácilmente trasladadas a los lugares más despoblados de Long Island, Westchester o Nueva Jersey y probablemente habrá un considerable movimiento de dispersión de estas industrias en áreas libres, si los industriales tuvieran la seguridad de que sus trabajadores contarían con casas en el evento de la remoción de las fábricas.

Hasta hoy las industrias que se han movido han encontrado grandes dificultades para hallar lugares apropiados para casas, y esto ha forzado a muchas a inmovilizarse en lugares donde la congestión les obliga a efectuar grandes gastos y en donde tienen que enfrentarse con la falta de terreno, a precio razonable, para extenderse. A pesar de estas dificultades, sin embargo hay una tendencia de las industrias a moverse, según se desprende de las investigaciones hechas, bajo la dirección del Profesor Haig, para el Plano Regional de Nueva York. No existe un movimiento de concierto, de estas industrias, porque no existe una organización que promueva tal movimiento.

Y no obstante esto, es obvio que la acción individual de los fabricantes al mover sus plantas de un lugar a otro debe significar que ellos afrontan mayores riesgos que si tuvieran la oportunidad de obrar en concierto con los propietarios de otras plantas.

Algunas ciudades han sufrido por el hecho de que en las industrias no existe equilibrio en la clase de trabajadores que emplean.

Una fábrica que utiliza principalmente mujeres, necesita tener, en la misma vecindad, fábricas que empleen hombres, y esta es una de las dificultades que se presentan cuando se considera la cuestión del traslado.

En los últimos años muchas pequeñas comunidades industriales se han agrupado alrededor de Nueva York. Es indudable que una cruzada en favor de la distribución de las industrias, siguiendo lineamientos más fijos y más económicos, será recibida con beneplácito y estará justificada financieramente.

### **La necesidad de un modelo de ciudad industrial como lección objetiva**

Vemos, por todo lo anterior, que existe la necesidad de un programa constructivo de casas-habitaciones, lo mismo en Nueva York que en otras grandes ciudades y que tal programa deberá tomar en consideración que lo que se necesita es no solamente o principalmente más dormitorios ligados con las líneas congestionadas de tránsito, sino también que los industriales desearían cambiar la localización de sus fábricas si pudieran encontrar local para construir casas y ampliar sus talleres. Y, por último, que el público necesita, sobre todo, una lección objetiva para demostrar cuáles son las dificultades que tiene que vencer el país más próspero del mundo para evitarse el sufrimiento que resulta del congestionamiento en las casas para sus trabajadores. Serviría, además, esta demostración práctica para ofrecer la oportunidad de abaratar el costo de construcción. Hay mucho por hacer en este sentido; pero también es verdad que es necesaria una seria investigación y que urge una demostración efectiva. Esto nos trae, naturalmente, a la cuestión de la solución del problema; pero, a mi entender, esta solución no la conocemos aún.

El problema de la habitación y el del tránsito presentan tales dificultades, que la única manera de vencerlas es crear una gran lección objetiva, construyendo una comunidad modelo. Esta será una ciudad en la que se obtendrá un equilibrio conveniente entre sus partes constitutivas mediante una cuidadosa planificación y en la cual los valores creados por la comunidad puedan ser obtenidos por ella misma sin confiscar los intereses privados.

Al aconsejar la creación de una comunidad así, no estoy teorizando; he visto tal experimento realizado y he ayudado a llevarlo a la práctica en el período más difícil de su historia. Lo que se conoce con el nombre de la Ciudad-Jardín de Letchworth, en Inglaterra, es calificado, algunas veces, como una empresa socialista de poco valor. En verdad es el menos socialista de los experimentos en materia de casas-habitaciones, porque depende, para su éxito, de grandes cualidades individuales, de empresa, además de una razonable y colectiva conservación de los recursos, cosas ambas que constituyen más bien el carácter de la tradición americana que de la inglesa. Sus características de cooperativismo, en lo que se refiere a la propiedad de la tierra y a las utilidades públicas, son justamente las características de los grandes trusts de casas de departamentos que operan en Park Avenue y en algunos de los fraccionamientos suburbanos de los alrededores de Nueva York. Que las ciudades jardines estén manejadas de manera de impedir la explotación de acaparadores o vendedores de lotes, o la excesiva concentración de edificios, no significa, en manera alguna, que no sean negocios honestos, sino más bien que basan su éxito financiero en las diferentes ramas de actividad. El mayor mérito del programa de Letchworth, a mi entender, radica en el hecho de que ha revolucionado las ideas sobre la casa-habitación, en Inglaterra, durante los últimos veinte años. Ha creado normas en lo que se refiere a densidad de ciudades; en lo que respecta a legislación para promover los programas de planificación de ciudades y también en lo que se refiere al desarrollo de la tierra, todo lo cual ha servido grandemente para contrarrestar las tenden-

cias peligrosas de muchas de las leyes socialistas que se han puesto en vigor, en Inglaterra, desde la guerra.

La cruzada en favor de las ciudades-jardines, en Inglaterra, ha ayudado a destruir el socialismo, en tanto que los barrios bajos de Glasgow eran su principal almácaiga. Glasgow, con sus sistemas modelos de tráfico, de sanidad y de gobierno municipal, es, no obstante, el centro del comunismo del Imperio Británico, a causa, principalmente, de las condiciones tan misérrimas y congestionadas de sus casas-habitaciones.

Aunque Letchworth ha sido construida en Inglaterra, es también un ejemplo de lo que se necesita hacer en América, ya sea en los alrededores de Nueva York o en los de Baltimore, siempre que para esto se formule un juicio acertado y se tengan los conocimientos necesarios para apreciar las diferencias en las condiciones respectivas y proceder de acuerdo con ellas.

Esto se inició como resultado de un libro escrito por un hombre de tan amplia experiencia en los problemas de América, como Sir Ebenezer Howard, quien sugirió la construcción de una ciudad en un sitio nuevo, en el cual se procuró llevar a cabo los siguientes propósitos:

1. Planificación de una ciudad nueva, en una región agrícola; pero con facilidades de transporte y comunicaciones, sin que exista el obstáculo de los intereses urbanos creados.
2. Atraer a los industriales a esa región o zona, con las facilidades que se les brinden en materia de transportes, de energía, de agua y de otros servicios públicos debidamente organizados y a un precio razonable.
3. Construcción de casas para los trabajadores, en buenas condiciones de salubridad y amplitud.
4. Conversión del valor de la propiedad rural en valores de terrenos para edificación y la utilización del aumento en valor, para asegurar las bases económicas del proyecto.
5. Reservar, de manera permanente, una zona de tierras alrededor de la ciudad.

Su realización ha presentado serias dificultades por la falta de fondos.

Se inició una época en que la gente miraba esa clase de proposiciones como utópicas y muy pocos estaban preparados para contribuir, aun con fondos filantrópicos, a la realización de este movimiento, porque dudaban de su eficacia social. Aún hoy día, la cantidad suscrita en acciones ordinarias es menos de Dls. 1.000.000, contra Dls. 1.500.000 autorizados como emisión (se dan únicamente cifras redondas). Este capital social tiene derecho a un dividendo acumulativo de 5% anual. A aquellos que contribuyeron con su dinero se les advirtió claramente que podrían perderlo y que estaban contribuyendo a la realización de un experimento.

A pesar de estas circunstancias, y no obstante las pérdidas debidas a la falta de capital, se ha decretado un dividendo de 5% en el último o dos últimos años y no solamente se está pagando regularmente, sino que se ha creado un fondo de reserva para liquidar los dividendos atrasados que se acumularon durante los primeros 19 años del experimento. No es una extravagancia el decir que si se hubiera dispuesto de suficiente capital al iniciarse el negocio, los directores habrían pagado dividendos desde el principio. Pero aunque ha obedecido a una causa natural la falta de pago de dividendos sobre capital que no se invirtió para obtenerlos, sin embargo la compañía no ha dejado de pagar intereses sobre el stock para préstamos, creado para comprar y desarrollar las urbanizaciones.

# La Navegación Aérea en Europa

El sueño que la humanidad acarició desde su cuna, de poder volar de una manera fácil y segura, se ha convertido en realidad: el maravilloso desarrollo que ha alcanzado la Aviación Comercial en el extranjero y muy particularmente en Europa, así lo indica.

En los modernos puertos aéreos llegan y salen los aviones, con la puntualidad de trenes exprésos; los progresos realizados durante la Guerra Mundial y después de ella, se han traducido en la construcción de enormes máquinas aéreas, cuya variada estructura es símbolo, no pocas veces, de la diversidad de los países de procedencia. Unas veces son aeroplanos de esqueleto de madera y de metal, forrados de telas impermeables, otras veces son aeroplanos metálicos en todas sus partes, fabricados de duraluminio; ya, se trata de aeroplanos con tren de aterrizaje terrestre, o bien son los hidro-aviones, los "barcos-voladores", cuyos flotadores y dispositivos especiales les permiten partir de o llegar sobre la superficie del mar. Existen también diferencias funcionales en lo que respecta a motores; hay desde las máquinas aéreas de un solo motor, hasta los gigantescos aviones de cuatro motores, desarrollando hasta 3,000 H. P.

Un aeroplano moderno se lanza al espacio y toma tierra tan fácilmente como se pone en marcha o se detiene un automóvil. En la cómoda cabina de que están provistos, descansan los pasajeros, sentados en butacas, contemplando el maravilloso espectáculo que se ofrece a sus ojos; la hélice gira con regularidad perfecta y la sensación de seguridad es tal que no deja lugar a la más ligera aprensión, al más leve temor.

Entre las principales capitales de Europa y las ciudades más importantes están establecidas rutas aéreas internacionales, entre las cuales las más importantes son:

La gran línea aérea Londres-Moscú, que pasa por Berlín y Koenigsberg; la línea Berlín-Colonia-París; Stettin-Kalmar-Stocolmo; Berlín-Stettin-Copenhague-Gotemburgo-Oslo; Berlín-Halle-Leipzig-Erfurt-Stuttgart-Zurich-Lausana-Ginebra-Marsella-Barcelona-Madrid; Berlín-Breslau-Gleitwitz-Brünn-Viena; Madrid-Ginebra-Basilea-Mannheim-Francfort del Main-Colonia-Düsseldorf-Essen Mülheim-Amsterdam; Malmo-Copenhague-Lübeck Travemünde-Berlín-Dresde-Praga-Viena; Copenhague-Hamburgo-Dortmund-Colonia-Bruselas; Madrid-Barcelona-Marsella; Ginebra-Lausana-Zürich-Munich-Viena-Budapest; Francfort del Main-Stuttgart-Zürich-Colonia Essen Mülheim-Amsterdam; Colonia-Duisburgo-Rotterdam; Brema-Hannover-Halle Leipzig-Chemnitz-Praga; Hamburgo-Hannover-Francfort del Main-Mannheim-Stuttgart-Zürich; Hamburgo-Brema-Amsterdam; París-Londres; París-Bruselas; París-Marsella; París-Bruselas-Gibraltar; Bruselas-Constantinopla-Katanga-Lepoldville(Africa); Breslau-Praga-Munich-Riga-Reval-Helsingfors.

El viajero que tiene precisión de acortar su viaje a la India o a Australia, puede ahorrarse una semana de viaje, trasladándose del Continente Europeo por aeroplano a la entrada del Mar Rojo y allí tomar el barco que le conduzca a su destino, o bien, de Bruselas al Congo Belga se puede ir por la vía de Constantinopla y las líneas aéreas inglesas de Africa a Katanga, en donde se hace conexión con la nueva línea aérea belga que conduce a Leopoldville, en el corazón del Africa; en tres días puede salvar el viajero la inmensa distancia que separa a Bruselas del Congo, cuando de otra manera se emplean cuarenta y cinco días.

Entre todos los países del mundo, Alemania es la que posee una

red de comunicaciones aéreas que, para formarse idea de su importancia, reproducimos aquí:

Las siguientes cifras permitirán formarse un concepto claro del papel que hoy día desempeña la Aviación Civil en Europa:

En 1919 los diversos aparatos cubrieron en conjunto una distancia de 1.882,530 kilómetros; el año de 1925, se hicieron viajes aéreos que tienen un desarrollo total de 20.112,500 kilómetros; en 1926, la distancia acumulativa total, volada, fue, según cálculos aproximados, de cerca de 24.135,000 kilómetros.

Las diversas rutas en 1925, cubrieron una distancia de 29,000 kilómetros, casi igual a la de uno de los más grandes sistemas ferroviarios de los Estados Unidos.

Durante el verano de 1927, el recorrido diario de los aviones de la "Luthansa" en Alemania, incluyendo el trayecto ruso, se elevó a 60,000 kilómetros.

Solamente las líneas aéreas alemanas transportaron en 1925 a 133,639 pasajeros, ocurriendo un solo accidente mortal; a contar del año de 1919, en vuelos de una longitud de 7.240,500 kilómetros, efectuados en las líneas aéreas inglesas, sólo ha habido cuatro accidentes fatales.

Para dar una idea del perfeccionamiento alcanzado en la organización y explotación de las líneas aéreas, baste decir que en Alemania, el coeficiente de seguridad en el funcionamiento de las mismas es de 98 por ciento.

Aun en los casos de mal tiempo, niebla baja, lluvia, el servicio se hace en todas las líneas de acuerdo con el horario oficial y el promedio de los retrasos debidos a causas atmosféricas disminuye constantemente.

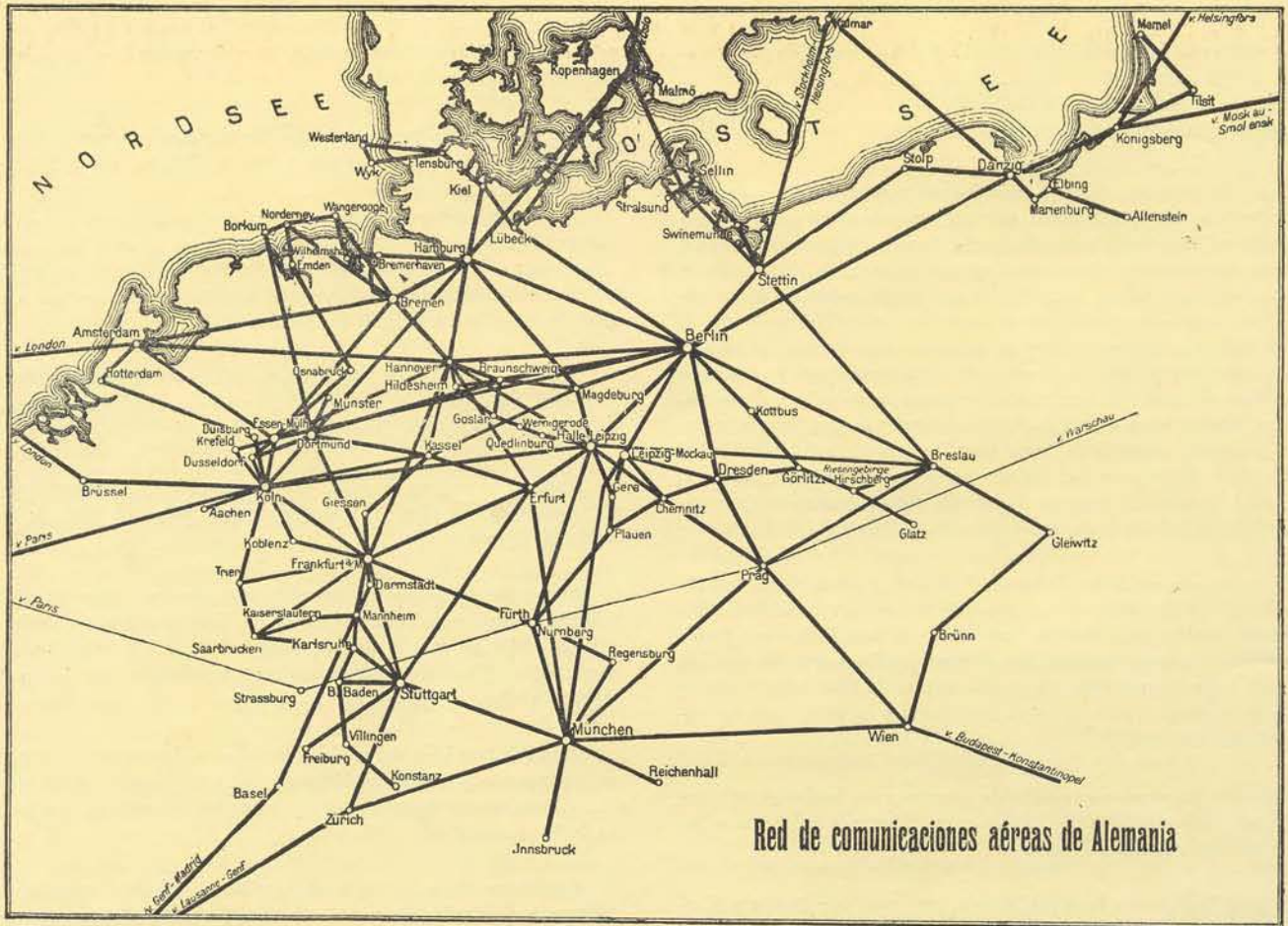
La organización de los servicios meteorológicos y de radio para dar a los pilotos noticias exactas del estado del tiempo que encontrarán en su camino y mantenerse en comunicación constante con ellos, ha alcanzado un alto grado de perfección. El piloto consulta el mapa del tiempo en el que están marcados de hora en hora los reportes que sobre el estado del tiempo han enviado las estaciones que se hallan en su curso.

La oficina del despachador de aeroplanos se mantiene, por medio del radio, en comunicación constante con los buques aéreos durante los vuelos y en un plano va marcando sus movimientos desde el principio hasta el fin de una jornada.

Las tormentas en el Canal de la Mancha, acompañadas de densas nieblas, son muy frecuentes, y cuando se presentan, los pilotos piden por radio su situación; entonces las estaciones de telegrafía inalámbrica del aeródromo de Croydon y la de Pulham, en la parte norte de la costa oriental británica, anotan las direcciones en que les llegan las señales; la estación de radio de Pulham trasmite la lectura de la brújula a Croydon, las dos direcciones se marcan en el mapa y el punto en que se intersectan, que es el punto desde donde el aeroplano envió la llamada, se le trasmite por radio al piloto. El tiempo que requiere toda esta operación es de sólo dos o tres minutos.

La organización del servicio de pasajeros no es menos eficiente y completa; los boletos para los viajes aéreos se venden en el centro de la ciudad y comprenden: un cupón para el automóvil que conduce de la ciudad al puerto aéreo, un segundo cupón que es propia-

jeros a la aduana, donde se examinan sus pasaportes y equipaje para evitar contrabando. Llenadas estas formalidades, los pasajeros pasan a la cabina, en donde se les acomoda, juntamente con sus petacas; el despachador, desde su torre de observación, da la señal de



mente el boleto para el viaje y un tercer cupón para transporte del viajero en el puerto de llegada al hotel o centro de la ciudad.

Después de llegado el viajero al aeródromo, se le pesa en una báscula y su equipaje en otra; trece y medio kilos de equipaje se transportan sin costo adicional. No existe un límite para el peso del viajero; pero es necesaria la pesada a fin de que el peso combinado de los pasajeros, tripulación y equipajes quede dentro de los límites fijados para cada máquina. De la sala donde se pesan pasan los via-

partida, y el aeroplano se lanza al espacio con una velocidad de 150 a 180 kilómetros por hora.

Por todo lo anterior se verá cuáles son los progresos realizados por la navegación aérea, y se comprenderá la necesidad de organizarnos en esta rama de las comunicaciones, que tan eminentes servicios está prestando en países más adelantados que el nuestro.

En próximo artículo presentaremos un anteproyecto de rutas aéreas para la República Mexicana.

*J. C. C. C.*

*Coopere usted con nosotros a hacer de México la primera ciudad de la América Latina.*

# El Problema de las Comunicaciones y el Turismo en el Sureste de la República

Las comunicaciones entre el sureste de la República y el resto de la nación han sido siempre uno de los problemas más serios y más difíciles que ha tenido el país, porque con él van aparejados multitud de problemas no de orden secundario, sino de vital interés para nuestra nacionalidad, como son los de obtener, conservar y fomentar nuestra unidad geográfica, étnica y económica.

La unificación del país bajo los ideales modernos, su cohesión política y social, reclaman de manera imperiosa ese *trait d'union* entre el norte y el sur.

Ahora bien, esta falta de comunicaciones o la deficiencia de las mismas, en su caso, sólo ha servido para favorecer el despotismo local y estorbar la consolidación definitiva de la República; la distancia contribuye a fomentar la dictadura y el gobierno excesivo de las autoridades locales y el caciquismo de las inferiores y a alimentar el espíritu de rebelión que por desgracia alienta en la mayoría de los mexicanos. La tardanza en la represión y la falta de un control verdadero por parte del Gobierno federal, vigoriza las ambiciones locales, así como las tendencias separatistas que se han registrado en diversas épocas de nuestra historia.

La vida comercial, industrial y económica está casi paralizada; la dificultad o la ausencia de las comunicaciones mantiene a las lejanas Entidades federales que se llaman, Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Territorio de Quintana Roo, en un estado de marasmo y de abandono lamentables, sin otros brazos ni otros elementos que los que les proporciona el crecimiento vegetativo de su población.

Por otra parte, es necesario llamar la atención sobre este hecho capital: las riquezas naturales de los Estados del sureste de la República, es-

tancadas y muertas por falta de vías de comunicación, no contribuyen prácticamente al desenvolvimiento económico de la nación; lejos de ser, en muchos casos, elementos útiles para nosotros, únicamente constituyen el aliciente para que el extranjero procure despojarnos de ellas.

Hasta el día que una red de caminos carreteros, a falta de ferrocarriles, ligue la ciudad de México y el resto de la República con estos Estados; cuando para ir a la capital del Territorio de Quintana Roo, no tengamos necesidad de atravesar por Honduras Británicas y pagar tributo a éstas, hasta entonces la República Mexicana dejará de ser una mentira geográfica. Vista desde el exterior, quizá presente el aspecto de una nación, interiormente sólo continuará siendo un hervidero de ambiciones provinciales, una agrupación humana sin identidad de ideales y de aspiraciones, es decir, sin verdadero espíritu nacional.

La construcción de caminos en el sureste de la República es, pues, obra urgente, imperiosa y eminentemente patriótica, porque la soberanía de la nación es allí más bien ficticia que real y efectiva y es un deber de alto patriotismo mantener incólume la integridad patria; porque la construcción de caminos llevaría consigo progreso, adelanto, vida y energía a estas lejanas provincias; porque al comunicar estas regiones aisladas y poco pobladas con los centros consumidores del interior del país, se impulsaría su desarrollo, se abrirían al tráfico regiones nuevas y se pondrían en movimiento sus vastos recursos agrícolas, forestales y minerales; porque es nuestro deber ensanchar las fronteras de México, cuya superficie no se mide por los kilómetros cuadrados de su territorio, sino por la extensión de las tierras cultivadas, y finalmente, porque es necesario incorporar económica, geográfica y étnicamente a Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo, que actualmente no tienen más

liga real y efectiva con el resto de la nación que las comunicaciones marítimas, tardías y deficientes, que nos dan las contadas compañías navieras nacionales y extranjeras que operan en nuestras costas.

Pero aun hay otra razón en pro de la ejecución de un vasto, comprensivo e inteligente programa de caminos en el sureste, y es el fomento del turismo. En efecto, con la construcción de caminos allí, se abrirían al tráfico regiones nuevas, de indiscutible belleza, de vegetación exuberante, llenas de paisajes encantadores y sobre todo ricas en monumentos arqueológicos que nos dejaron las poderosas civilizaciones indias, tales como los de Palenque, Comitán, Culhuacán, Tulha, Teopisca, Zitalá, Ocoscuatla, Acatlán y Santa Elena (Poko Uinik), en Chiapas; Bolonchenticul, en Campeche; Uxmal, Nophat, Xpalac,

Mayapán, Chichén-Itzá, en Yucatán, y Tulum, en Quintana Roo.

Y es claro que hoy día que las ruinas arqueológicas de Yucatán han atraído, por los estudios hechos por el Instituto Carnegie, la atención mundial, será posible establecer una corriente intensa de turismo hacia estas regiones, tal y como las que se dirigen constantemente de todas partes del mundo hacia Egipto y Asia; y una corriente de turismo es una corriente de dinero que permitiría el desenvolvimiento económico y social de estas regiones atrasadas.

Ligar el sureste de la República con el resto de la nación es, en fin, dar un paso decisivo hacia la unificación nacional y hacia nuestra emancipación económica.

*Ing. Francisco Antúnez Echagaray.*

## El Progreso de las Ciudades-Jardines

*Por Sir Ebenezer Howard*

Hace 27 años, a raíz de la publicación de mi libro "Tomorrow: a peaceful Path to Real Reform" (llamado en ediciones posteriores "Las Ciudades-Jardines de Mañana"), ha ocurrido un amplio cambio en la opinión pública mundial en lo referente a la planificación de ciudades y a la casa-habitación. Que un control sobre el crecimiento de las ciudades es necesario, es un hecho que se evidencia más y más. Sobre este asunto hay una extensa literatura y todos los países adelantados y aun algunos de los atrasados, tienen ahora inteligentes leyes sobre planificación. La mayor parte de los Estados Modernos han hecho del mejoramiento de las habitaciones para los obreros, un asunto de interés público.

### "Ciudades-Jardines" y "Suburbios-Jardines"

El movimiento en favor de ambos, que comenzó en 1899, justamente después de la publicación de mi libro, con la formación de la "Asociación de las Ciudades-Jardines", ha tenido un lugar prominente; pero, sin embargo, esto no quiere decir que la política en favor de las ciudades-jardines, por la cual yo he abogado, haya sido adoptada con cierta extensión. Es verdad, sí, que el tipo de planificación que se ha iniciado, y en la popularización del cual ha tenido una influencia vital Letchworth, ha llegado a ser hoy día casi universal. Esto es ya una gran ventaja.

Es también de gran trascendencia para la salud y comodidad del pueblo, que la pequeña casa bien proyectada por arquitectos profesionales y provista de su tradicional jardín, haya establecido en todas partes su supremacía sobre esa horrible invención del siglo XIX, que se llama la Casa de Vecindad, de muchos pisos. Estos son, sin embargo, meros incidentes en el movimiento en pro de las ciudades-jardines; en sí mismo es algo fundamental y de gran trascenden-

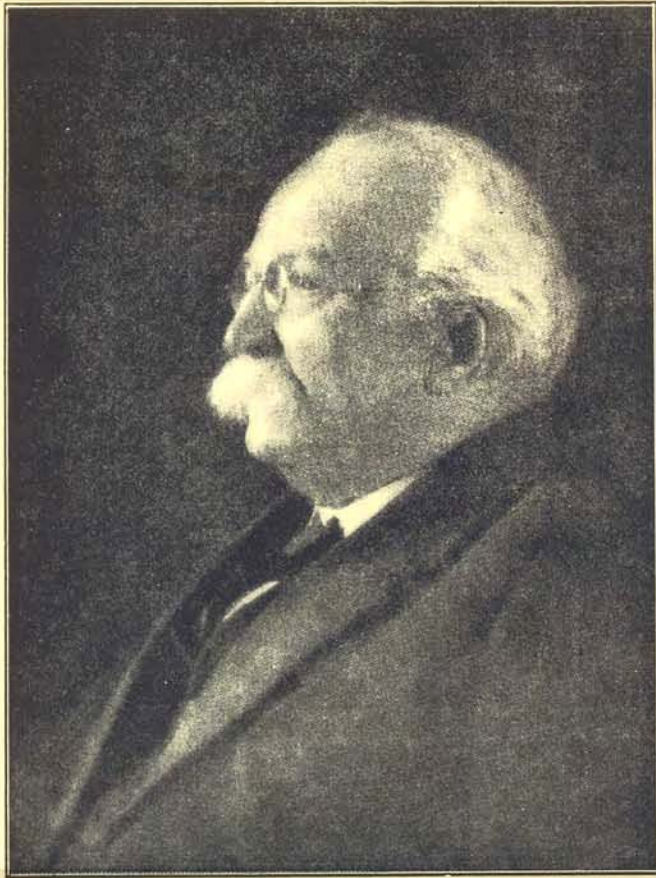
cia. Su objeto primordial y su finalidad es contrarrestar la expansión de nuestras ciudades excesivamente habitadas y aglomeradas, proveyendo un medio factible y alternativo de crecimiento.

La adición a las ciudades de los llamados Suburbios-Jardines, los cuales son ya demasiado extensos, agrava más bien los problemas, en lugar de mejorarlos, y hace más difícil, en lugar de facilitarlos, la replanificación y el alivio de la congestión en los distritos centrales. Y lo que es peor, esta forma de desarrollo, que se está llevando a cabo hoy día en la Gran Bretaña, obliga a los trabajadores a vivir a distancias cada vez más grandes de su trabajo, de lo cual resulta una aterradora pérdida de horas de descanso y de las energías corporales.

El gasto de transporte de obreros y de mercancías es una carga cada vez mayor que gravita sobre la industria. Y los problemas de tráfico de las grandes ciudades se van intensificando de día en día hasta llegar a ser casi insolubles. Es tan poco lo que se ha realizado hasta hoy, que los gobiernos y las municipalidades están gastando en los actuales momentos sumas enormes de dinero en un desesperado y fútil esfuerzo para resolver las dificultades del tráfico, mientras por otra parte están invirtiendo fabulosas cantidades de dinero en construir edificios y casas en lugares indebidos, multiplicando así estas dificultades. Una irónica demostración de la virtud de no permitir a nuestra mano derecha conocer lo que hace la izquierda.

La más cara esperanza de la presente situación es que la lección está siendo aprendida al fin por los directores del movimiento en pro de la planificación de ciudades de Europa y América.

La concepción de planificación se está extendiendo de la ciudad



**Sir Ebenezer Howard**

a la "región". Y una gran parte del pueblo comienza a comprender cuáles son las tendencias de la planificación.

Brevemente, he aquí lo que significa:

Nuestras grandes ciudades han crecido demasiado, como masas continuas de edificios. En lugar de extenderlas más aún, debemos proveer al crecimiento natural de la población, construyendo ciudades completamente nuevas en comarcas no dañadas.

Tales ciudades deben ser ciudades-jardines, de acuerdo con la definición que de ellas da la Asociación de Ciudades-Jardines.

Una Ciudad-Jardín es una población diseñada para tener habitaciones e industrias higiénicas; de un tamaño tal que haga posible una vida social completa sin ser demasiado amplia y estando rodeada por una faja agrícola.

El conjunto de la tierra es de propiedad pública o está guardada en fideicomiso por la comunidad.

Las nuevas ciudades no deberían ser, como lo expone claramente la definición, meros suburbios residenciales, o sistemas de casas. Deben ser ciudades orgánicas en las cuales están provistos espacios, no sólo para las casas-habitaciones, sino también para las fábricas, talleres y otros usos comerciales, edificios públicos, tiendas, escuelas, parques y todo lo necesario para una activa vida cívica. La planificación y la arquitectura tienen a este respecto una importancia de primer orden; pero es aún más esencial el control económico del conjunto de la ciudad, en interés de la misma comunidad.

Para prevenir una repetición de la historia de las más viejas ciudades y para no perder de vista la finalidad de dar al pueblo todos

los beneficios de la vida de la ciudad y del campo asociadas, cada nueva población debe limitarse en tamaño y deberá tener reservas de tierra alrededor de ella, estando todas las tierras bajo el mismo control económico.

### **Dos Ciudades-Jardines Inglesas**

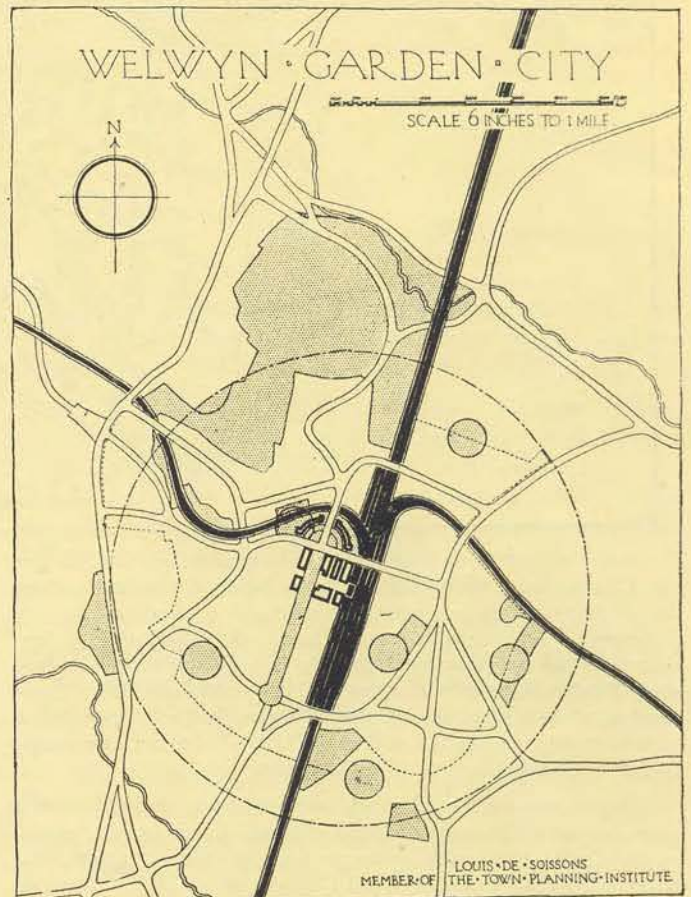
En realidad, el único resultado satisfactorio de la propaganda en favor de las ciudades-jardines, ha sido el establecimiento de dos ciudades como el modelo propuesto; ambas, como era de esperarse, en Inglaterra y ambas en el mismo condado de Hertfordshire, Letchworth. La primera fue fundada en 1904, y ahora tiene una población de cerca de 14,000 habitantes. La Ciudad-Jardín de Welwyn se comenzó en 1920; tiene una población de 3,500 almas.

Las dos ciudades son, como podrá decirlo cualquiera que las conozca, brillantes éxitos: hermosas, saludables y plenas de vitalidad. Han llegado a su estado actual mediante los esfuerzos de diversos grupos de individuos que han tenido que vencer grandes dificultades. En ambas se han tratado los viejos y nuevos problemas de la organización de las ciudades en forma original e inteligente.

Las diferencias en detalle, que son muchas, son tan interesantes como sus similitudes fundamentales.

Letchworth fue fundada por una Compañía de responsabilidad limitada, con un capital de 300,000 libras en acciones, y en la cual los dividendos estaban limitados al 5 por ciento.

El remanente de las utilidades de esta Compañía se destinó para la realización de obras públicas en la misma ciudad. El objeto de es-



**Localización de Parques y Campos de Juego de la Ciudad-Jardín de Welwyn**

(Grabados tomados de la obra «The Building of Satellite Towns», de C. B. Purdom)

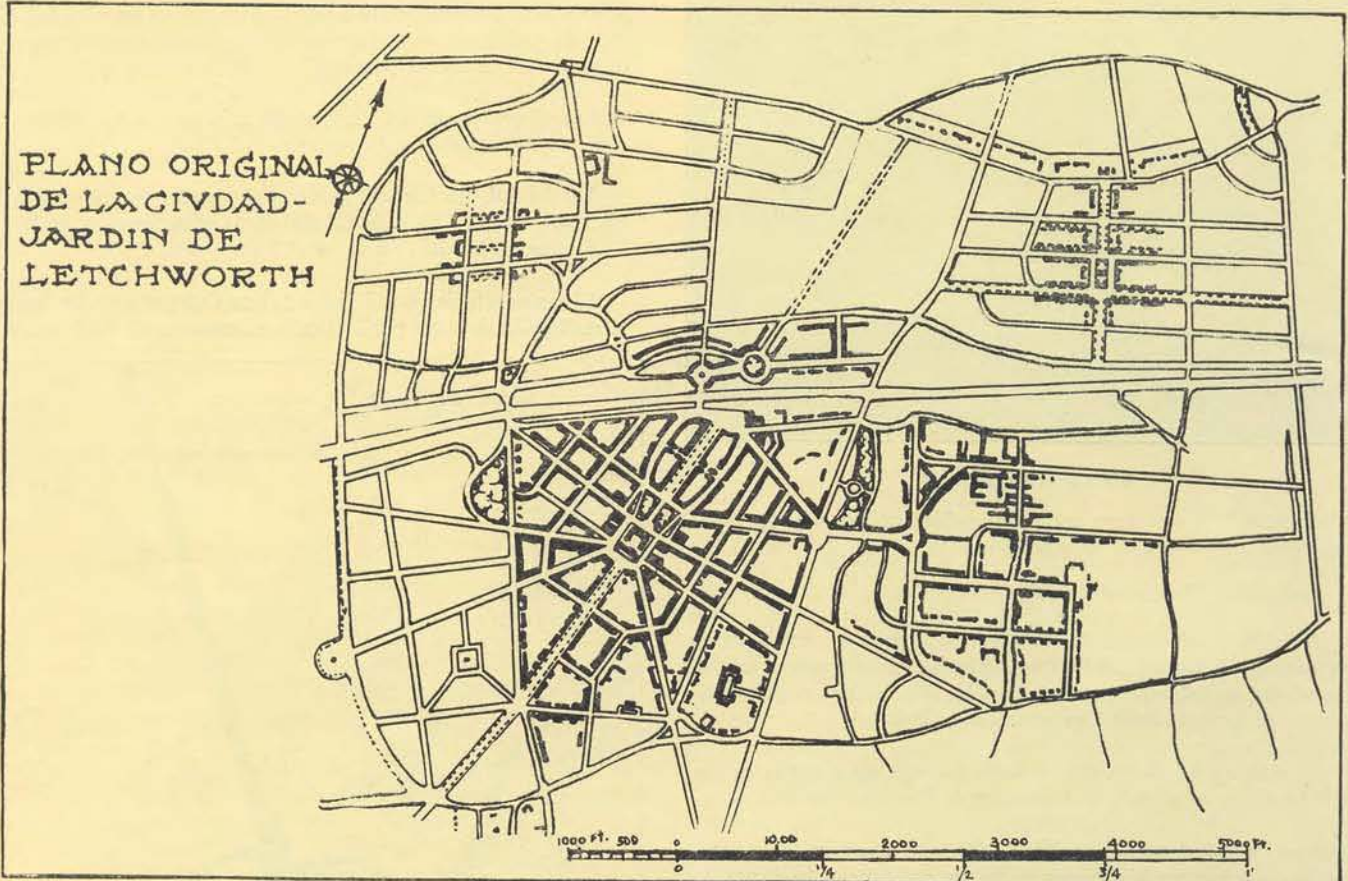
ta política fue asegurar un aumento en el valor de los terrenos, el que provendrá a su vez del crecimiento de la población con beneficio de la comunidad. Con esta idea presente siempre, el feudo o propiedad de la ciudad se retiene en manos de la Compañía, con beneficio de la comunidad. Contratos de arrendamiento se otorgan a los residentes e industriales. La Compañía es la concesionaria de los servicios públicos (agua, gas y electricidad); pero a la vez otras empresas de negocios son de especulación particular.

El dividendo de 5 por ciento se está pagando actualmente; pero aun no se dispone de fondos para obras públicas, en virtud del atraso por varios años de los dividendos.

La tasación del valor de la Ciudad es más de 70,000 libras y el gobierno local está en las manos de un Consejo Urbano de Distrito. El Consejo ha construido, desde la guerra, un gran número de casas para los trabajadores; pero la mayoría de las pequeñas casas en la ciudad han sido fabricadas por sociedades privadas.

Letchworth. La Compañía (que desempeña el papel de fideicomisario para la futura comunidad) es no solamente responsable por los servicios públicos (agua, electricidad, drenaje, etc.), sino que efectúa también, por medio de compañías subsidiarias, la construcción de los edificios de la ciudad. Tiene también dos fábricas de ladrillos, el servicio de tranvías, viveros de plantas y controla el abastecimiento de arena y grava. Las tiendas al menudeo, las licencias para construcción y el cine son también manejados por organizaciones bajo su control, con el objeto de obtener el mayor número de ingresos para la ciudad. En algunos de estos asuntos Welwyn va más allá de lo que yo proyecté en mi libro "Mañana" y aun se puede decir que casi se acerca a las grandes ideas de cooperativismo de Roberto Owen. El servicio ministrado al público, particularmente en las tiendas centrales, es notable y la economía que se realiza al eliminar las tiendas intermediarias proveen tantas ventajas que el experimento es digno de un concienzudo estudio.

Las casas-habitaciones en Welwyn han sido construidas por el



La Ciudad-Jardín de Welwyn ha sido establecida también por una Compañía que opera bajo el plan de dividendos limitados, siendo el máximo admitido, a causa de las condiciones post-guerra, de 7 por ciento. La Compañía es una "Asociación autorizada", la Ley sobre habitaciones (Housing Acts) y ha obtenido préstamos de cerca de 200,000 libras esterlinas del "Public Works Loan Board", para el objeto de llevar a cabo un desarrollo general. La autoridad local (siendo en estos momentos un Consejo Condal) designa tres miembros de entre los directores de la Compañía.

El remanente de las utilidades, como en el caso de Letchworth, tiene que ser destinado a mejoras públicas. La ciudad se comenzó hace 5 años únicamente, y aunque se han obtenido utilidades, aún no se decreta ningún dividendo, debiéndose esto a la continua demanda de dinero para el desarrollo y a la dificultad de obtener capital en la escala requerida.

En Welwyn, el principio del interés de la comunidad en el progreso económico de la ciudad se ha aplicado con mayor rigidez que en

Consejo Rural de Distrito y por compañías privadas, algunos de cuyos trazos y métodos de construcción son nuevos e interesantes. Se han hecho también valiosos experimentos en materia de educación y agricultura. El desarrollo industrial está efectuándose y es de esperarse que tenga un rápido desenvolvimiento. Ninguno que estudie Letchworth y Welwyn puede dudar de que constituyen una prueba plena del éxito de las ciudades-jardines. Ellas demuestran que se pueden fundar nuevas ciudades, con un completo éxito financiero. Muestran igualmente la enorme ventaja de tales ciudades como lugares apropiados para residencias e industrias.

Dan también la clave para la planificación regional y el desarrollo futuro de las ciudades en un futuro próximo.

Si las masas de nuestros nuevos edificios fábricas y casas habitaciones se localizan en ciudades nuevas cuidadosamente proyectadas en sitios bien escogidos, las ventajas para la industria nacional y para la salubridad son incalculables. No hay razón para que esto no pueda llevarse a cabo ahora que Letchworth y Welwyn han mostrado claramente el camino.



## El Movimiento Internacional

En los últimos años se ha consagrado gran interés a las ideas fundamentales de las ciudades-jardines. La "International Garden Cities and Town Planning Federation", fue fundada en 1913. Su progreso se interrumpió por supuesto a causa de la guerra; pero desde 1920 diversos grupos de sociólogos y planificadores en varios países, han estado trabajando en colaboración con la Federación a fin de establecer nuevas ciudades-jardines y popularizar sus principios.

Ninguna ciudad-jardín, en la acepción estricta de la palabra, como se ha definido anteriormente, se ha construido fuera de Inglaterra. Algo que quiere aproximarse a ella se encuentra en Hellerau, que fue proyectada y comenzó a construirse en 1908, como satélite de Dresde, para fines educativos y de ejecución de labores manuales; pero este trazo tiende a surgir como otro suburbio de Dresde y no se ajusta verdaderamente a la definición ya dada.

Hilversum, en Holanda, es una ciudad de 40,000 habitantes, más o menos, a 10 millas (16 kilómetros) de Amsterdam y a 11 kilómetros de Utrecht, que se está desarrollando como satélite de ambas, siendo notable por su arquitectura; pero tiene poco de la estructura económica de una ciudad-jardín.

En los Estados Unidos, por otra parte, han surgido una multitud de pequeñas ciudades, denominadas "single-tax enclaves", que tienen cierto parentesco con las ciudades-jardines en lo que respecta a la parte económica; pero son, en otros respectos, desemejantes.

Hay, no obstante, un cierto número de proyectos que se están estudiando seriamente por los gobiernos y los cuales se acercan mucho a la idea de las ciudades-jardines o de las ciudades satélites. Generalmente, éstas han surgido en conexión con la planificación de regiones, que ha hecho enormes y rápidos progresos últimamente. Así, en el plano regional de Caminos de Trondhjem, en Noruega, existe la provisión para 8 ó 9 pequeñas ciudades, que se proyecta sean cons-

truídas por la ciudad de Trondhjem; el trabajo en algunas de ellas ha comenzado ya.

Copenhague tiene un plan similar, aunque, sin embargo, aquí la diferenciación entre los suburbios comunes y corrientes y la ciudad-jardín es menos clara.

Amsterdam está considerando el desarrollo de una gran ciudad satélite. Manchester tiene en estudio un proyecto semejante y que se desarrollará con lineamientos iguales.

La ciudad de Nueva York, que tiene ante sí un aterrador problema de tráfico y de congestión central, está preparando un Plano Regional en el cual se localizarán ciudades satélites, y un grupo influente de planificadores de ciudades se está esforzando por construir una ciudad-jardín como un ejemplo de la aplicación del método a las condiciones peculiares americanas.

Un cierto número de ciudades en Alemania proyectan igualmente la construcción de ciudades satélites.

El interés extraordinario que han tomado estas y otras naciones por la planificación regional y la consiguiente estimación precisa de las condiciones existentes y de los planes para un desarrollo industrial comprensivo, ha hecho que el espíritu de los pensadores y escritores se fije en la idea de la ciudad-jardín.

Este es el caso notable de Suecia, Noruega, Dinamarca, Checo-Eslovaquia y toda Australia, pues en verdad existe un serio problema de expansión de la población y de crecimiento de las ciudades, aunque las condiciones que prevalecen post-guerra constituyan un obstáculo en Rusia, Polonia y ciertos otros Estados.

En el Japón, la India y China, en que la necesidad de ciudades-jardines es muy grande, se ha hecho, sin embargo, muy poco progreso.

No obstante esto, la Federación Internacional está en contacto en todas partes del mundo con grupos entusiastas de miembros afiliados, y la "ciudad-jardín" se ha reconocido como la clave para la resolución de muchos de nuestros más agudos problemas urbanos.

## La Ciudad de Morelia

El año de 1541, el virrey de la Nueva España, don Antonio de Mendoza, envió una expedición militar para pacificar la provincia de "Xalisco" y establecer poblaciones en las fronteras de los dominios de los indios chichimecas. En esta expedición fue fundada la ciudad que hoy se llama Morelia y que llevó antes el nombre de Valladolid, en honor del citado virrey don Antonio de Mendoza, nacido en la población del mismo nombre, del Reino de España.

Los comisionados que trazaron la ciudad e hicieron los repartimientos, fueron don Juan de Alvarado, encomendero de Tiripitío; Juan de Villaseñor, encomendero de Puruándiro, y Luis de León Romano.

Morelia fue establecida sobre una pintoresca loma del Valle de Guayangareo, siendo firmada el acta de su fundación el 18 de mayo de 1541. Por cédula real de 6 de febrero de 1545, le fue dado a Valladolid el título de ciudad.

Consumada la Independencia Nacional, por decreto de 12 de diciembre de 1828, fue cambiado el nombre de Valladolid por el de Morelia, en honor de Morelos.

La ciudad está situada en una loma y entre dos ríos: el Chico, que corre al sur, y el Grande, que corre al norte, correspondiendo, por consiguiente, al tipo de ciudad en que los ventajosos accidentes topográficos e hidrográficos de una región son los factores determinantes de su locali-

zación. Sus calles son amplias, rectas, bien trazadas y orientadas; presentando al sur las encantadoras Lomas de Santa María de la Asunción, en forma de anfiteatro; hacia el norte se dilatan las praderas de Santiaguito. Por el oriente, se elevan el Cerro de Punhuato y la Loma del Zapote, y hacia el occidente se yergue el Pico de Quinceo, con 3,323 metros de altura sobre el nivel del mar.

La ciudad está dividida en 4 cuarteles, 2 barrios (San Juan y Guadalupe) y 216 manzanas; tiene 1,900 metros de norte a sur y 2,900 de este a noroeste.

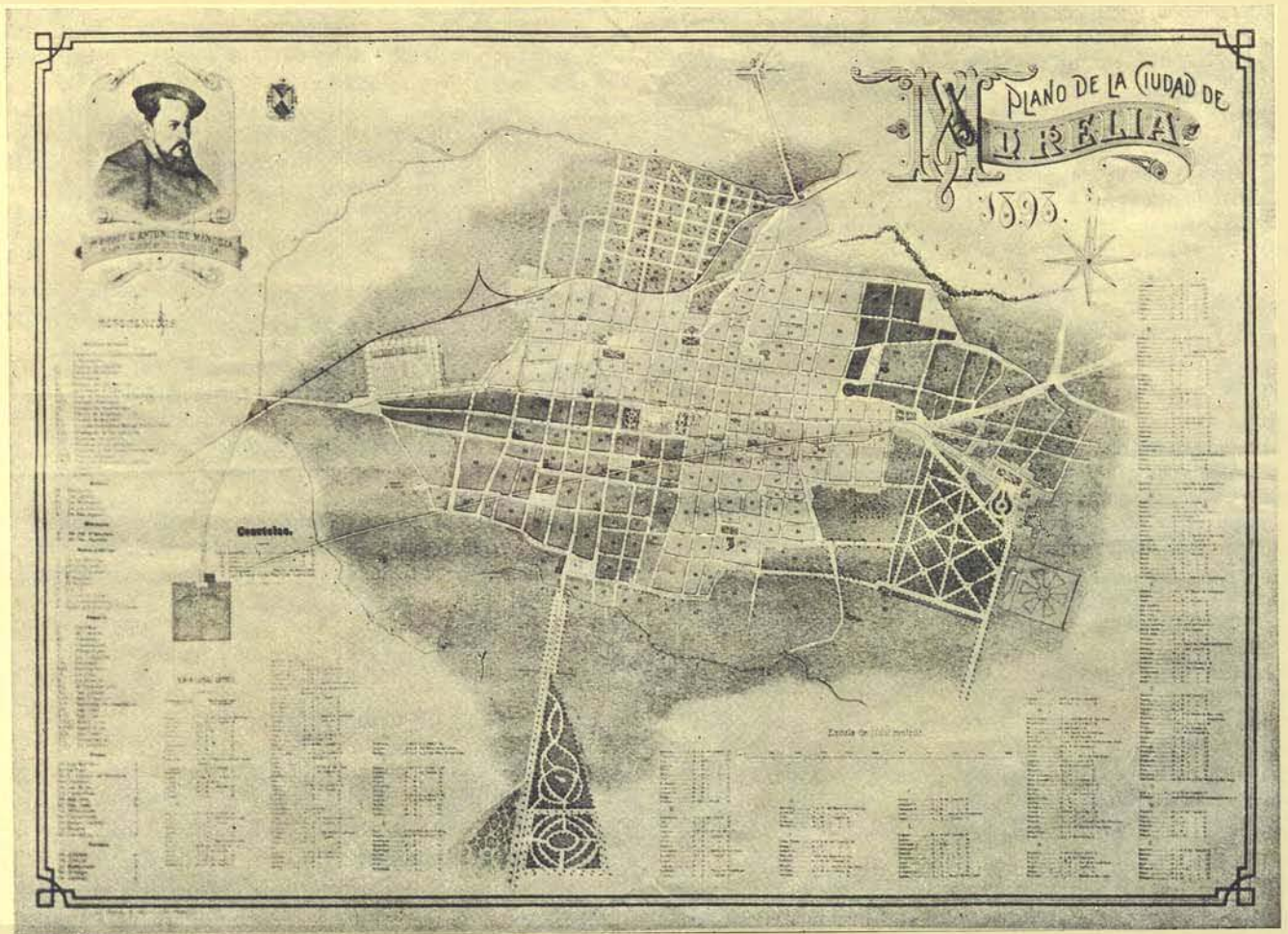
Las coordenadas geográficas de Morelia son: 19°-42'-12"-05 de latitud norte y 2°-03' de longitud oeste, con respecto al Meridiano de México; su altitud sobre el nivel del mar es de 1,950. Se halla por ferrocarril a 379 kilómetros de la ciudad de México; su población es de 38,000 habitantes.

Tiene hermosos paseos públicos y jardines, tales como el bosque de San Pedro, la calzada de Guadalupe, la Alameda, que es continuación del anterior; en el bosque de San Pedro se distingue por su belleza y el exquisito cuidado que se le prodiga, el jardín de Flora; existen también los jardines de los Mártires, de la Paz y de la Compañía y el Azteca, en el que se ha procurado imitar el estilo azteca.

La Dominación Española nos legó en Morelia una rica herencia artística en arquitectura, escultura y pintura, y un considerable caudal de conocimientos en las ciencias y en las letras. Entre sus edificios más notables merecen citarse: la Catedral, situada entre las plazas de la Paz y de los Mártires, cuyas altas torres se elevan a 59 metros de altura. Su construcción se inició en 1640, por el obispo Fray Marcos Ramírez de Prado, concluyéndose totalmen-

Abasolo, don Manuel de la Bárcena, don Juan José Moreno, don Santos Degollado, don Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, don Clemente de Jesús Munguía, Arzobispo de Michoacán, notable por su talento, energía y privilegiada memoria.

El Seminario de San Nicolás fue comenzado a construir el año de 1732 y se terminó en 1770 por el obispo don Anselmo Sánchez de Tagle; cuenta con una impor-



te en 1774; el Convento de San Francisco, estrenado a principios del siglo XVII; el Convento de Santa Catalina, que fue el primer convento de monjas que hubo en la ciudad, fundado en 1597 por el obispo García Guerra; los templos de San Diego, el Carmen, San José, el Convento de la Compañía; el elegante Palacio de Gobierno, el Palacio Municipal, el Palacio de Justicia, el Teatro Ocampo, el Seminario, el Monte de Piedad, la Plaza de Toros, la Penitenciaría y el Colegio de San Nicolás de Valladolid, hoy San Nicolás Hidalgo, el más antiguo de los planteles educativos de la República. Este ilustre y benemérito colegio fue fundado primitivamente en Pátzcuaro, por el obispo don Vasco de Quiroga, y luego trasladado a Morelia; en sus aulas se educaron muchos hombres notables, entre los cuales deben mencionarse: el cura don Miguel Hidalgo y Costilla, Padre de la Independencia, que fue rector de este colegio; don José María Morelos, don Ignacio López Rayón, don Agustín de Iturbide, don Domingo

tante biblioteca, que posee cerca de 20,000 volúmenes. En él se enseñan las carreras de médico, abogado, notario público y farmacéutico.

Cuenta Morelia con dos hospicios: uno para hombres y otro para mujeres; con un hospital para ambos sexos; un Monte de Piedad, y posee también un museo, el Museo Michoacano.

Existen en la ciudad varias casas históricas: la casa en donde nació Morelos, la casa en donde vivió este Caudillo; la casa en donde se formó el primer plan para la Independencia, el cual fue frustrado por Iturbide en 1809, y la casa donde nació Iturbide.

Entre otras obras notables está el hermoso acueducto construido por Fray Antonio de San Miguel, que abastece de agua a Morelia y el cual consta de 253 arcos, midiendo, la arquería, 1,667 metros, y el acueducto, en toda su longitud, 8,715 metros.

# Lista de los Miembros Activos de la Asociación Nat. para la Planificación de la República Mexicana

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Aguilar Ernesto J.<br/>Aldasoro y Rebull Santiago, Ing.<br/>Alvarez José M., Ing.<br/>Alvarez Espinosa Roberto, Arq.<br/>Anda Manuel de, Ing.<br/>Anderson Clayton Co.<br/>Antúnez E. José.<br/>Antúnez E. Diódoro.<br/>Arnal José, Arq.<br/>Arrieta Adalberto.<br/>Avilés Ignacio, Ing.<br/>H. Ayuntamiento de Altar, Son.<br/>H. Ayuntamiento de Atlixco, Puebla.<br/>H. Ayuntamiento de Autlán, Jal.<br/>Aguirre F. M.<br/>Beltrán Joaquín, Ing.<br/>Bricaire Raymundo.<br/>Bauer Carlos y Cía.<br/>Benvenuti Luis.<br/>Bernal Gustavo.<br/>Calderón Armando, periodista.<br/>Calderón y Caso Bernardo, Arq.<br/>Cafedo Gerard Luis, Arq.<br/>Caraza Luis, Arq.<br/>Casanovas Juan.<br/>Centurión Pedro.<br/>Centeno Francisco, Arq.<br/>Cobos Agustín de los, Ing.<br/>Contreras Ibarra Luis.<br/>Construcciones Modernas, S. A.<br/>Cía. Minera "Las Dos Estrellas", S. A.<br/>Corona Juan Manuel.<br/>Cortina García Manuel, Arq.<br/>Constructores Mexicanos, S. C. L.<br/>Chávez Ricardo, Ing.<br/>Coudurier Francisco.<br/>H. Ayuntamiento de Chilapa, Gro.<br/>Domínguez José Ignacio.<br/>Dozal Fortunato, Ing.<br/>Deuchlerm Carlos.<br/>Eguarte Daniel J., Ing.<br/>Elwood P. H., Jr., Prof.<br/>Erard Claudio.<br/>Espejel Estelvan, Ing.<br/>Farías Juan J.<br/>Favela Lorenzo E.<br/>Fernández Justino.<br/>Fernández del Castillo Francisco, Dr.<br/>Fuente Jesús de la, Ing.</p> | <p>H. Ayuntamiento de Frontera, Tab.<br/>García Julio, Ing.<br/>Garita Gonzalo, Arq.<br/>Garay Enrique de.<br/>González Francisco, Ing.<br/>Guerrero Rodrigo C.<br/>Guerrero Carlos.<br/>H. Ayuntamiento de Guadalajara, Jal.<br/>Gayou Ricardo.<br/>H. Ayuntamiento de Guadalupe Hidalgo, D. F.<br/>H. Cámara de Comercio de Guaymas, Son.<br/>Gutiérrez Camarena.<br/>Herrera Lasso Miguel, Ing.<br/>Herrera Narciso, Arq.<br/>Hernández Lorenzo L., Ing.<br/>Hernández Juan D.<br/>Hubard Enrique.<br/>Huerta Víctor.<br/>Ibarra Federico E., Ing.<br/>Ituarte Manuel M., Arq.<br/>Izurieta Manuel.<br/>H. Ayuntamiento de San Ignacio, Sin.<br/>Leal Novelo Fernando.<br/>Lara M. Anastasio, Agr.<br/>Ladrillera "La Huerta".<br/>Levy Daniel M., oficial mayor.<br/>Licéaga Maximiliano, constructor.<br/>López Núñez Maurilio, Ing.<br/>López Moctezuma José, Arq.<br/>López V. Pedro.<br/>Licona García Pedro, Ing.<br/>Maldonado Eugenio E., Ing.<br/>Martínez Negrete Francisco, Ing.<br/>H. Ayuntamiento de Metepec, Méx.<br/>Mariscal Federico E., Arq.<br/>Meraz Nahum L.<br/>Marquina Ignacio, Arq.<br/>H. Presidencia Mpal. de M. Múzquiz, Coah.<br/>Mendiola O. Vicente, Arq.<br/>H. Cámara de Comercio de Mérida, Yucatán.<br/>H. Cámara Nacional de Monterrey, N. L.<br/>Muñoz B. Marciano.<br/>Medina Salvador, Ing.<br/>Mosquera Benjamín.<br/>Nessi Enrique.<br/>Obregón Santacilia Carlos, Arq.<br/>Obregón L. F., Dr.<br/>Olvera G. Luis, Arq.<br/>Ortiz Monasterio Manuel, Arq.</p> | <p>Pasalagua Antonio.<br/>H. Ayuntamiento de Parral, Chih.<br/>Pérez José Eugenio.<br/>Pozas Rafael.<br/>Pérez José.<br/>Prieto y Souza Rafael, Ing.<br/>Prieto y Souza Luis, Arq.<br/>Quijano Domingo, Ing.<br/>Ramos Federico, Ing.<br/>H. Ayuntamiento de Ramos Arizpe, Coah.<br/>Ramírez Rodolfo.<br/>Ramírez Cárdenas Manuel, periodista.<br/>Rebolledo Miguel, Ing.<br/>Robalo Jesús, Arq.<br/>Rodríguez del Campo Francisco.<br/>Rodríguez Manuel.<br/>Rojas B. Luciano.<br/>Rosas Arturo.<br/>Rubí Estrada Severo, Ing.<br/>Rueda M. Patricio.<br/>Ruiz Delfino.<br/>Ruiz Genaro, Prof.<br/>Sabaté Mario.<br/>H. Ayuntamiento de Saltillo, Coah.<br/>Sáyago Fernando, Ing.<br/>Scanlan Santiago, Ing.<br/>Solares Eduardo.<br/>Soto Mariano, Ing.<br/>Solla Pablo.<br/>Souza Valente.<br/>Suárez Ruano Vicente, Ing.<br/>Soderlund Carlos, Ing.<br/>Soldevilla Luis A.<br/>Tarditi Carlos, Arq.<br/>H. Ayuntamiento de Tacuba, D. F.<br/>Torres Gabriel, Lic.<br/>"Tribu Azteca", Exploradores.<br/>Valero Juan B.<br/>Valle Mestas José.<br/>Vértiz Salvador, Arq.<br/>Vázquez Leopoldo, Ing.<br/>Villafranca Juan, Ing.<br/>Villarreal Julián, Dr.<br/>Wohler Guillermo.<br/>Weber Rodolfo, Arq.<br/>Wilson W. Oliver, Arq.<br/>Zamarripa Gonzalo R., constructor.<br/>Zetina Carlos B., jr.<br/>H. Ayuntamiento de Zempoala, Hgo.</p> |
|---|--|--|

*Coopere usted con nosotros a hacer de México la primera ciudad de la América Latina.*

# Summary

# Resumé

In our Editorial we have approached the subject of city planning legislation in Mexico presenting a model of enabling act for the Port of Acapulco providing for the creation of a City Planning Commission authorized to formulate and prepare the Plan of Acapulco and Environs. We hope that our lawyers and legislators as well as our authorities will see the importance and the immediate necessity of such measures and that our suggestions will serve to arouse their interest in these matters.

The City Planning Primer begins to deal with the subject of City Planning in ancient times and we bring to a close the interesting articles on the city of Mexico by Mr. Galindo y Villa.

Engineer Antunez Echagaray has written articles on the importance of aerial photography in city planning and zoning, on the development of aerial navigation in the world and specially in Germany and he completes his splendid personal contribution with an article on the traditional town of Morelia.

We publish also another letter from Ricardo Olano of Bogota, Colombia, taken from his booklet of Civic Propaganda, written in his admirable easy style and urging all citizens of Colombia to immediate action in the development of their country.

We are happy to reproduce a photograph of our beloved and respected friend Sir Ebenezer Howard with the article which he was good enough to send specially for our Review entitled "Progress of Garden Cities".

Finally we complete Mr. Thomas Adams' essay on Industrial Housing in the Metropolitan Regions and we are certain that his authorized suggestions will initiate a favorable movement for better housing in Mexico.

Dans notre Editorial nous avons initié la question de la législation sur l'urbanisme et la planification des villes au Mexique présentant un modèle de loi pour le Port d'Acapulco pourvoyant la création d'une Commission de Planification autorisée pour formuler et préparer le Plan d'Aménagement et d'Extension d'Acapulco et Environs. Nous espérons que nos avocats et législateurs ainsi que nos autorités municipales et fédérales verront l'importance et la nécessité urgente de ces mesures et que nos suggestions serviront pour stimuler leur intérêt dans ces affaires.

Le précis sur Urbanisme et Art Civique commence à présenter la question de l'Urbanisme dans l'antiquité et nous finissons les intéressants articles sur la ville de Mexico par M. Galindo et Villa.

Monsieur Antunez Echagaray nous a écrit plusieurs articles sur l'importance de la photographie aérienne dans l'urbanisme et la zonification ainsi que sur le développement des voies de communication aériennes dans le monde spécialement en Allemagne, et il complète son magnifique travail personnel avec un article sur la traditionnelle ville de Morelia.

Nous publions aussi un article de Ricardo Olano de Bogotá, Colombia, reproduit de sa brochure sur Propagande Civique écrit dans son admirable et facile style excitant ses concitoyens à une action immédiate pour le développement de leur pays.

Nous sommes bien heureux de reproduire une photographie de notre aimé et respecté ami Sir Ebenezer Howard avec l'article qu'il nous a envoyé gentillemeent pour notre Revue: "Progress of Garden Cities".

Finalement nous terminons l'essai de M. Thomas Adams sur la question de l'Habitation Industrielle dans les Régions Métropolitaines, et nous sommes sûrs que ses indications bien autorisées serviront pour initier un mouvement favorable aux meilleures habitations au Mexique.

## *El Arquitecto Gréber es el Autor de las Obras de Embellecimiento de Filadelfia*

En nuestro número del mes de octubre apareció un artículo sobre las obras de embellecimiento de la ciudad de Filadelfia, así como los proyectos de la apertura del "Fairmount Parkway", que nos proporcionó el Departamento de Obras Públicas de la citada ciudad, sin que en dichos proyectos se hiciera constar quién fue el autor.

Nuestro eminente colaborador el señor Arquitecto Jacques Gréber, Profesor del Instituto de Urbanismo de París, nos escribe manifestándonos que el plano general y todos los detalles de este trabajo, son obra suya, cosa que nos es satisfactorio hacer constar para conocimiento de nuestros estimables socios.