

“Planificación”

cumple con este número, además de una parte de su programa, un año de vida. Cree haber desarrollado una labor benéfica para el mejoramiento, embellecimiento y engrandecimiento de las ciudades mexicanas. Espera seguir trabajando en ese sentido y contar con el apoyo creciente de los mexicanos.

PLANIFICACION

REVISTA MENSUAL

Director:
Arquitecto

CARLOS CONTRERAS

Filomeno Mata, 11
México, D. F.

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

Tomo 1 - Núm. 12 - Agosto de 1928

Gerente:
Ingeniero

F. ANTUNEZ E.

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

E d i t o r i a l

Cartilla de Planificación *Ing. Francisco Antúnez*

Proyecto para la Creación
de Parques y Viveros en
la Avenida Insurgentes *Arquitecto Carlos Contreras*

Ante-Proyecto para el
Puerto Aéreo de Veracruz *Arquitecto Carlos Contreras*

Bases para el Primer
Congreso Nacional
de Planificación

Proyecto para la solución
de la Plaza de Peralvillo *Alumnos de la Escuela
de Bellas Artes*

¿Qué es una Zonifi-
cación Comprensiva? *Harland Bartholomew*

La Nueva Planifi-
cación de Ciudades *George B. Ford*

Resúmenes en In-
glés y en Francés

Editorial

LA ciudad, conjunto o agrupación de edificios y construcciones para morada del hombre, satisfacción de sus necesidades materiales y espirituales y a la vez expresión de su modo de ser, de su carácter y cultura, puede equipararse justamente a un organismo vivo dotado de las partes necesarias para verificar combinaciones de actos coordinados en vista de un fin determinado, que es lo que se llaman funciones. Sus manzanas de casas y edificios constituyen el sistema óseo y muscular; las calles y arterias que la cruzan en todos sentidos, permitiendo y facilitando el movimiento y cambio de los seres y de las cosas, forman su sistema circulatorio; los parques, espacios libres y campos de juego no son sino los órganos respiratorios, los pulmones de la ciudad; las redes de drenaje y alcantarillado forman su aparato digestivo y excretorio; las líneas de transmisión de energía eléctrica, de telégrafos y teléfonos, con sus múltiples ramificaciones, pueden, en fin, considerarse como su sistema nervioso y sensorial; el cerebro de la ciudad lo constituyen la Universidad, las escuelas y todas las instituciones científicas que tienen por misión el desarrollo de la cultura individual.

La ciudad, al igual que los seres organizados, necesita de aire, luz y sol; los fenómenos de asimilación y desasimilación, lo mismo que en los seres animales, se observan también en el conglomerado urbano con toda evidencia y claridad. El pensamiento de Ovidio, de que **nuestros cuerpos se mudan también a sí mismos sin tregua ni descanso, y lo que fuimos o lo que somos hoy no lo seremos mañana**, tiene exacta aplicación a la ciudad. Esta es, en realidad, una forma a través de la cual pasa una corriente de materia; se transforma y se modifica incesantemente al influjo de los tiempos, de las ideas de los hombres y del progreso humano.

Si, pues, es un hecho innegable la existencia del fenómeno de la vida funcional y orgánica en el cuerpo colectivo denominado ciudad, también lo es que los fenómenos vitales relacionados con ella no son generalmente comprendidos, ni aquilatada debidamente su importancia. De aquí la urgencia de estudiar la fisiología de la ciudad para atender a sus necesidades y dirigir en forma científica y racional su crecimiento; es preciso que esa dirección, en sus lineamientos generales, en sus prácticas y métodos, se ajuste a las leyes naturales y a las humanas, procurando que este control tienda a promover todas las actividades ciudadinas, la salud, la seguridad, comodidad, conveniencia y seguridad de sus habitantes.

La organización de los Cuerpos Municipales (Ayuntamientos, Concejos o Juntas de Administración Cívica) debe de consiguiente, obedecer a un plan superior; tienen que ser en su composición, representativos, y en su calidad, responsables y eficientes; pero tales requisitos son difíciles, por no decir imposibles de llenar en un cuerpo colegiado de elección popular, si no se recurre para complementar su saber y experiencia, en materia que como la Administración Municipal, requiere una gran versatilidad de conocimientos, a la ciencia de expertos en cuestiones de arquitectura urbana y de ingeniería municipal.

Es preciso que los diferentes factores sociales intervengan en su composición, que los intereses materiales y morales de la sociedad tengan en ellos cabal expresión; que las diversas tendencias espirituales estén allí representadas, que los Cuerpos Municipales sean, en una palabra, el exponente de la vida cívica de la comunidad. Pero surgen estas interrogaciones: ¿en un país como el nuestro, en que una gran mayoría la integran analfabetos, pueden formarse Ayuntamientos o Cuerpos Municipales, no ya

ilustrados y competentes, sino medianamente capaces? Y si aun en las grandes ciudades es necesario recurrir a los servicios de expertos que asesoren y ayuden al Gobierno de la Ciudad con sus conocimientos en determinadas ramas del saber, cuánto más urgente es lograr que en las ciudades pequeñas y en los pueblos, los Cuerpos Municipales estén aconsejados y dirigidos por comisiones de expertos en planificación y en finanzas municipales, que proyecten las mejoras públicas necesarias, predigan y controlen en cierto modo el futuro desarrollo de la ciudad, expresando en un plano dinámico regulador, su fisonomía y las diversas modalidades del crecimiento y desarrollo del núcleo urbano de que se trata; es urgente también que se establezcan las normas de su crecimiento en un largo período de tiempo y que se coordine a la vez este plano de conjunto con un programa financiero que permita la ejecución de aquél y en el cual las obligaciones necesarias para la realización de esas obras públicas sean redimibles a largo plazo.

Ahora bien, expuestas estas ideas generales, ¿quiénes deben constituir los Cuerpos Municipales? En nuestra opinión, deben integrarse por todos los intereses de la región: los propietarios de fincas rústicas y urbanas, el propio Gobierno, el comercio grande y pequeño, los representantes de las industrias, las compañías de servicios públicos, tales como tranvías, ómnibus, energía eléctrica, luz, teléfonos, etc., los empleados públicos y particulares, el profesorado, las sociedades científicas, los obreros y agricultores de la región. Cada uno de estos grupos de intereses materiales y espirituales por elección entre sus miembros, debería tener un delegado en el Concejo de la Ciudad, para constituir un Cuerpo Central deliberante que, a su vez, nombrará un Comité Ejecutivo, quien delegaría sus facultades en un grupo de gerentes, que tendrían a su cargo las obras públicas, los servicios públicos, la planificación de la ciudad y la regional y las finanzas.

El Concejo de la Ciudad se dividiría en un cierto número de Comités Especiales, uno de los cuales sería el Comité de Planificación. Estos Comités tendrían que estudiar independiente-

mente aquellos problemas que se refieren al funcionamiento de la ciudad y al desarrollo de la misma, que se les confiaran; pero en todo caso deberán estar en contacto directo con el Comité Ejecutivo, compuesto de:

- 1) Gerente de Planificación.
- 2) Gerente de Obras Públicas.
- 3) Gerente de Servicios Públicos.
- 4) Gerente de Finanzas.

El presidente del Comité Ejecutivo deberá ser el presidente del Cuerpo Municipal. Este Consejo de Administración Cívica tendría facultades para nombrar entre los miembros que lo integren, o fuera de él, a dos Comisiones Técnico-Consultivas, una de Hacienda y otra de Planificación, y autorizar a ésta para que lleve a cabo el Plano Dinámico Regulador del desarrollo de la región y le proporcione los fondos necesarios para dicho objeto.

Con el Cuerpo Municipal Central, llamémosle así, con las Comisiones Técnico-Consultivas de Planificación y Hacienda y el Comité Ejecutivo encargado de poner en práctica los acuerdos superiores, quedaría completo, a nuestro entender, un esquema general de organización municipal eficiente y responsable. Naturalmente, este esquema sería susceptible de modificación, de acuerdo con las condiciones financieras y la importancia de cada pueblo o ciudad, a fin de hacerlo práctico en su aplicación.

La Comisión de Planificación sería conveniente que quedara integrada por el presidente del Concejo de la Ciudad, el gerente de obras públicas y cinco prominentes ciudadanos expertos en cuestiones de planificación, los cuales prestarían sus servicios debidamente remunerados. Esta Comisión de Planificación no tendrá funciones ejecutivas, sino simplemente consultivas y de coordinación.

Asumirá la tarea de preparar el Plano Regulador del desarrollo de la ciudad y de la región y ayudará al Concejo, así como a los habitantes del lugar en la ejecución de dicho plano, cuyos estudios preliminares organizará.

Como función importante, determinará los recursos financieros de la ciudad para el desarrollo de sus servicios públicos y para la realización de los proyectos de planificación consignados en el Plano Regulador de la región.

Dicha Comisión de Planificación debe constituir un lazo de unión entre los intereses de la ciudad, los habitantes de ella y de la región y el Concejo; ser el portavoz de los deseos y aspiraciones de los ciudadanos, y guiar, aconsejar y dirigir al Concejo de la Ciudad.

Con el fin de asegurar una estrecha coordinación y evitar la repetición de esfuerzos o la tendencia a la desorganización, es enteramente necesario que la Comisión Técnico-Consultiva de Planificación esté en íntimo contacto con el Comité de Planificación del Concejo de la Ciudad, sometiendo a éste en todos los casos aquellos asuntos en los que esta Comisión no tenga exclusiva jurisdicción. El Comité de Planificación revisará juntamente con la Comisión Técnico-Consultiva de Planificación, los proyectos, tanto de obras particulares como públicas que se presenten a la consideración del Concejo de la Ciudad, a fin de ver si dichos proyectos están de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el Plano Dinámico de la ciudad, y en caso contrario, ordenar que se ajusten a éste.

Otra función importantísima es la del manejo de fondos que aportan los habitantes de la región, es decir, los contribuyentes para la admi-

nistración de los servicios públicos de la región y la conservación de la ciudad. Esto implica la recaudación de contribuciones y la distribución adecuada de los ingresos para la ejecución de obras públicas, así como para el sostenimiento de los servicios públicos.

La cuestión de presupuestos y el control efectivo de los ingresos y los egresos debe ponerse en manos de una Comisión de Hacienda, que fungirá, como ya se ha dicho, como Cuerpo Consultivo de la Administración Cívica de la ciudad.

Haciendo referencia con especialidad al Distrito Federal, o mejor dicho, al Valle de México, en el que existe un núcleo urbano central, que es la ciudad de México, propiamente dicha, y ciudades satélites, constituidas por las poblaciones foráneas de las Municipalidades vecinas, sería necesario para la administración y manejo de los negocios municipales, que quedaran designados subgerentes de las diferentes ramas ya aceptadas, y los cuales se encargarían de dirigir los servicios públicos de cada una de ellas.

Una estricta y científica organización municipal es, no solamente deseable, sino también urgente y necesaria para acabar con la bancarrota en los negocios de la ciudad y orientar con mano firme hacia un ideal de perfección el funcionamiento de nuestros pueblos y ciudades, a fin de que vengán a convertirse más tarde en los exponentes de una cultura superior.

Cartilla de Planificación

Inglaterra

Edimburgo, capital del reino de Escocia y a la vez capital de Condado, a 525 kilómetros al N.N.W. de Londres, está situada en la margen derecha del Leith. Fue fundada antes del año 1028, sin que se sepa a punto fijo la fecha exacta de su establecimiento, pues la opinión de Walter Scott, que le atribuye origen romano, no tiene una base sólida.

Es una de las ciudades más importantes del Reino Unido y la más original y pintoresca de todas. Edimburgo proporciona un bello ejemplo de ese amplio

método de planificación de estilo Renacimiento, que data del año 1768.

Gracias al cuidado, buen gusto e inteligencia con que se han aprovechado y hermosado los accidentes topográficos del terreno, localizando convenientemente en ellos los principales monumentos y debido también a la abundancia de mármoles, Edimburgo puede competir con las ciudades más bellas del mundo.

Hállase construída en dos cerros paralelos, separados por una profunda barranca cruzada por un viaducto que fue construído en 1765; posteriormente se

han edificado los puentes South Bridge y Waverley, así como un gigantesco malecón que completa su sistema de comunicaciones.

En el cerro S. se levanta la ciudad vieja, confusa agrupación de casas antiguas y estrechas y tortuosas callejuelas, muchas de ellas sin salida; entre los monumentos de esta parte urbana está el Castillo, que se eleva hacia el W. y a una altura de 110 metros sobre el nivel del mar.

La ciudad nueva está en la colina N., sus calles amplias y espaciosas se cruzan en ángulos rectos. La magnífica "Princess Street", por su privilegiada posición, mirando hacia la barranca que cruza un viaducto por el cual corre el ferrocarril y los jardines que se han construido a la vera de esta arteria citadina, hacen de ella uno de los más bellos ejemplos de avenidas que es dable encontrar en el mundo entero. Detrás de "Princess Street" están: "George Street" y "Queen Street", con numerosas plazas, jardines y hemicielos, que son una muestra de la majestad y trazo ordenado de ciudades diseñadas en forma inspirada, noble y amplia.

Entre sus monumentos merecen citarse la estatua erigida a Walter Scott, el Palacio de Holyrood, el Parlamento, convertido en Palacio de Justicia, el Jardín Botánico y el Castillo. En la parte N.E. de la ciudad existe una eminencia llamada Calton Hill, en la que están situados el Museo o Monumento Nacional, el Observatorio, construido de acuerdo con el trazo del templo griego de los Vientos, la Cárcel y otros edificios más.

LIVERPOOL, capital del Condado de Lancaster, está situada al W. de Manchester, en la costa occidental de la Gran Bretaña, en la orilla oriental del estuario del Mersey. La población fue fundada en el siglo XII por un grupo de pescadores; el Rey Juan fundó un castillo y de esta manera la aldea primitiva vino a convertirse en ciudad que tuvo ya privilegios desde 1207.

Presenta la ciudad magnífico aspecto con sus calles amplias y bien trazadas, sus bellos parques tales como el Sefton Park, que tiene una superficie de 160 hectáreas; el Prince's Park, el Watertree Park, unido al Jardín Botánico. Cuenta con suntuosos edificios, entre los que se destacan el Palacio Municipal, inaugurado en 1754, es de estilo corintio con un pórtico y un cimborrio coronado por una estatua de Minerva; el Saint George's Hall, La Bolsa, el Museo de Bellas Artes, la Galería Artística, el Sailors Home, el Palacio de Justicia.

Liverpool posee 76 iglesias del culto anglicano y la más antigua, que es la de San Pedro, se ha erigido en procatedral; son también buenas iglesias San Nicolás, San Lucas, San Jorge, San Miguel, San Pablo y el Cristo.

MANCHESTER, capital del Condado de Lancaster, está situada en la confluencia del Irk y el Medlok con el Irwell y a 45 kilómetros al E.N.E., de Liverpool. Es una ciudad moderna, de aspecto poco agradable; sólo son dignas de mencionarse por su trazo las calles de Londres y del Mercado y la Plaza Portland. Posee hermosos jardines y parques públicos, sobre todo en Salford.

Entre los edificios antiguos de valor artístico e histórico está la catedral, de estilo gótico, construida en el siglo XV y restaurada en nuestro tiempo. De los edificios figuran por su importancia la Casa Consistorial, enorme construcción de 6.700 metros cuadrados de superficie; el Gran Mercado, el Palacio de Justicia, la Bolsa, el gran Hospital, la Penitenciaría y la Iglesia Colegial, el Colegio fundado en 1520 y agregado a la Universidad de Oxford; varias Bibliotecas, el Museo de Historia Natural, el Museo de Pinturas en el Real Instituto, el Jardín Botánico y el Teatro Real.

Es poco conocida la historia antigua de Manchester; se cree que era la Manconium de los romanos. Su desarrollo fue lento hasta la primera mitad del siglo XIX.

Dublin

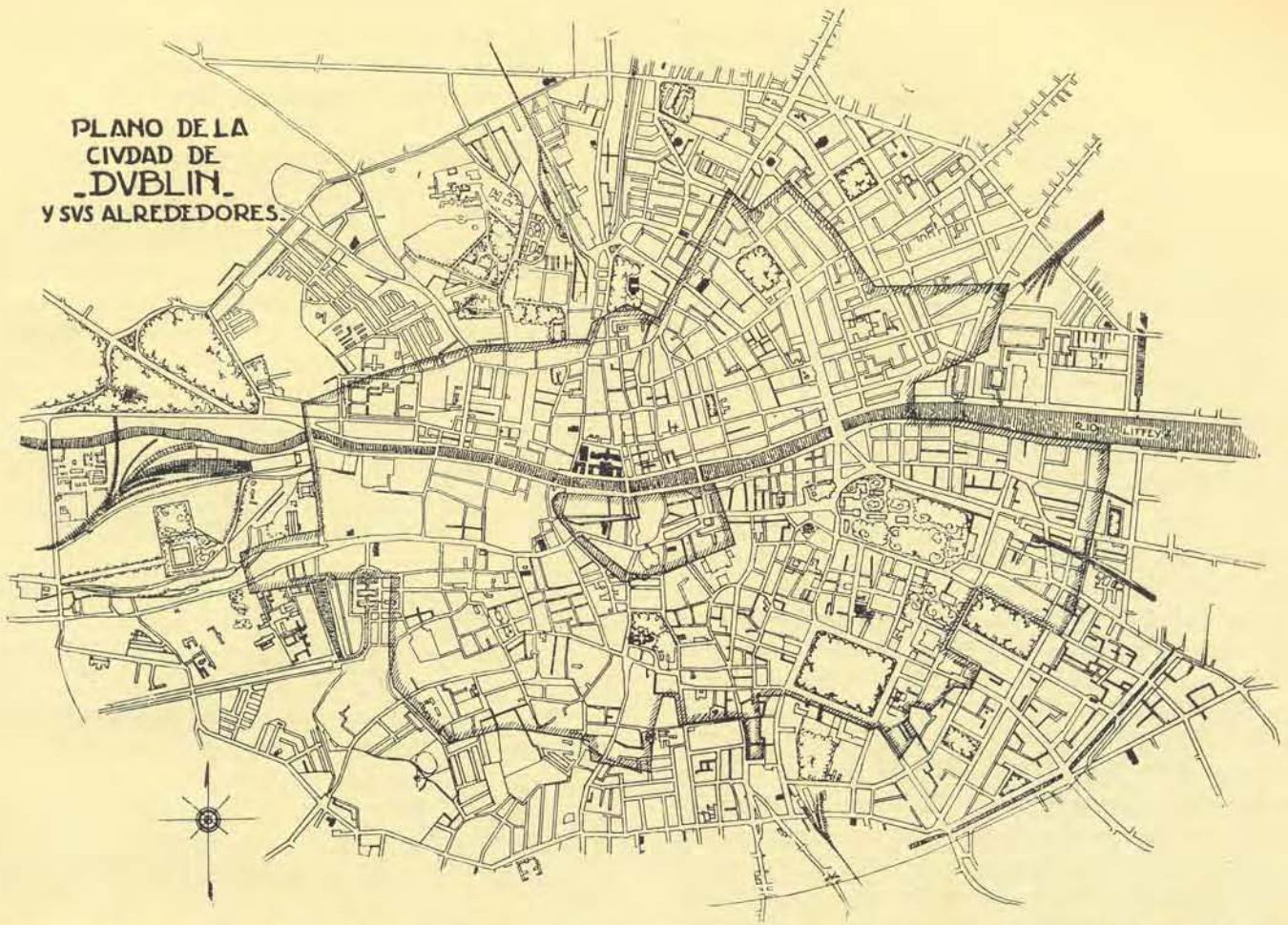
Dublín, capital del Estado Libre de Irlanda, está situada junto a la desembocadura del río Liffey, en la vasta bahía de su nombre. Fue fundada en época muy remota, pues Tolomeo la menciona ya con el nombre de **Eblana**.

Encuéntranse en Dublín plazas extensas y pobladas de árboles; anchas y rectas calles y hermosas avenidas. Posee numerosos edificios de magnífico aspecto, por lo cual bien puede considerarse como una de las ciudades más bellas del Reino Unido.

Los dos nombres por los cuales es conocida, proviene de su situación—Dubhlinn o "The Black Pool"—mirando hacia la cuenca o bahía en que las aguas del Poddle se vierten en el Liffey, cerca del actual Puente de Grattan.

La ciudad primitiva se construyó sobre la serie de colinas paralelas al río y a lo largo de cuyas márgenes corría un camino denominado en diferentes partes: "Castle Street", Skinner's Row, High Street y Thomas Street; la población estaba rodeada de mura-

**PLANO DE LA
CIVIDAD DE
DUBLIN
Y SUS ALREDEDORES.**



llas en las que existían puertas en diversos puntos, siendo las principales Dame's Gate en el lado oriental y Newgate en el occidental. Siguiendo el declive del cerro en cada lado había calles tales como: Winetavern, Bridge, Fishamble en la parte norte y Werburgh y Nicholas en la meridional.

La localización de la ciudad obedeció principalmente a la posición del Castillo que se construyó en el extremo de la serie de colinas, mirando hacia el río, con las tierras bajas hacia el oriente y el antiguo embarcadero a través del río.

Durante muchos siglos Dublín estuvo confinada dentro de las murallas, teniendo sólo una parte exterior alrededor de la Iglesia de St. Michan y de la Abadía de Santa María, en el lado Norte del río; existía también hacia el sur una jurisdicción alrededor de la Catedral de San Patricio, que se extendía hacia el Este, muy cerca del sitio denominado St. Stephen's Green y comprendiendo el barrio en que hoy está la calle Aungier.

El plano más antiguo en el que se representa la topografía de Dublín es el de John Speed, hecho en 1610, que muestra a la ciudad tal como era entonces; examinando este plano se nota que las antiguas ca-

lles ocupan precisamente los mismos lugares que tienen hoy día, y sus nombres constan en las más antiguas escrituras de propiedad de Dublín. Todas las casas, sin embargo, han sido gradualmente reconstruidas, y con excepción de las iglesias, no queda ningún edificio de los comprendidos en la antigua área de la ciudad correspondiente al año de 1610.

Dentro de las murallas estaban el Priorato y la Catedral de la Santísima Trinidad (Iglesia de Cristo) y próxima a éstas las Iglesias Parroquiales de San Juan (que ya no existen); San Miguel en el sitio que hoy ocupa el "Synod Hall", St. Audoen's (hoy día en ruinas), San Nicolás y San Werburgh. Fuera de las murallas estaban las Iglesias Parroquiales de Santa Catarina, St. Bride, St. Michael-le-Pole, San Pedro, Saint Kevin, San Esteban y San Andrés, éste último no en el sitio que ocupa la actual iglesia sino cerca del Banco de Munster y Leinster en la calle de las Damas; la Catedral de San Patricio y cerca de éste el Palacio del Arzobispo del Santo Sepulcro, algunos restos del cual quedan en los edificios de la Estación de Policía en la calle Kevin.

En la margen norte del río, en donde había un barrio escandinavo o danés, estaba la Iglesia Parroquial

de San Michan, que era la única que existía en aquel tiempo (la Iglesia Parroquial de Santa María no fue construída sino hasta 1697). Los varios conventos, incluyendo la Abadía de Santa María en la margen norte y Santo Tomás en la sur, fueron suprimidos por Enrique VIII.

De la Abadía de Santa María, la única porción que queda en pie es la Sala Capitular, que puede verse en ella al terminar el "Meeting House Lane". En Skinner's Row, opuesto a la Iglesia de Cristo, se levantaba el Tholsel, el centro del Gobierno Cívico de Dublín, el que habiéndose destruído grandemente fue necesario derribarlo al comenzar el siglo XIX.

Al pie de la Calle del Puente estaba el viejo puente erigido cerca del antiguo embarcadero de los Enfaginados. Este puente conectaba la ciudad con la calle de la Iglesia y el camino principal del noroeste con la ciudad de Dublín. Fue durante muchos años el único puente a través del Liffey. El actual puente de Whitworth, construído en 1816, fue erigido en el mismo sitio. En 1670 un puente de madera (conocido después como el Puente de las Barracas o el "Puente Ensangrentado") fue erigido en donde se encuentra actualmente el Puente Victoria. El Puente de Essex, en el sitio que ocupa actualmente el Puente Grattan, fue construído en 1679 y derribado en 1755. El Puente de Ormonde y el Puente de Arran, fueron construídos un poco más tarde; estos dos últimos fueron destruídos por una creciente del río y reemplazados por los actuales puentes de Richmond y de la Reina.

El mapa de Speed, aunque valioso por ser el plano más antiguo de Dublín y el cual mostraba mucho de lo que ahora ignoraríamos, no merece una confianza implícita en él, expresamente en lo que se refiere a la delineación de las porciones que existían fuera de las murallas, la cual es defectuosa y equivocada. Apparentemente no fue dibujado a escala.

Bajo el reinado de Carlos II (1660 a 1685), se inició un crecimiento perceptible de la ciudad; comenzaron a aparecer edificios fuera de las murallas entre el Castillo y el Colegio de la Trinidad. Los muelles comenzaron a construirse también, de tal manera que en 1757 el río en toda la longitud de la ciudad había sido completamente encauzado. El primer intento para realizar un desarrollo ordenado fue el trazo de Esteban Green, que hasta hoy ha sido una gran extensión de terreno inútil. Se reservó un espacio abierto para la recreación de los ciudadanos, y fueron construídos edificios casi en sus cuatro lados.

Movimientos de esta clase fueron iniciados por el entonces Lord Lugarteniente, Duque de Ormonde, que

estableció una oficina durante 15 años y por su ímpetu, método y carácter emprendedor, la ciudad creció tan rápidamente que en 1673 era casi dos veces tan grande en área como lo era en 1670. Durante el Virreinato del Conde de Essex se llevaron a cabo muchas ampliaciones precisamente en la margen norte del río. El Puente de Essex fue construído en 1671 y la calle Chapel fue trazada dando acceso a un nuevo distrito, que incluye, entre otras calles, la Stafford, Jervis, etc., construídas en las tierras pertenecientes a la Abadía de Santa María. Los desarrollos ya citados en las márgenes norte y sur, entre los años de 1610 y 1714, están indicados en un mapa que tiene esta última fecha. El primer teatro en Dublín fue abierto en la calle Werburgh en 1633 por Juan Ogilby, "Master of the Revels" y subsecuentemente otro teatro en Smock Alley, en el cual se representó "Otelo" en 1690.

La piedra fundamental del Hospital Real, Kilmainham, fue puesta en 1680 por el Duque de Ormonde, y las investigaciones de Mr. Walter Strickland demuestran que fue el arquitecto Irlandés William Robinson, Agrimensor General, y no Sir Cristóbal Wrenn, como se supuso anteriormente, el autor del proyecto.

El rápido desarrollo de Dublín se detuvo a causa de la muerte de Carlos II y de los disturbios políticos que siguieron. En la margen norte había menos progreso que en el sur; la parte norte del cerro de Mountpelier y la parte oeste de Stoney Batter no estaban todavía construídas, la calle Dominick no existía aún y la parte norte de los Rotunda Gardens estaba en las mismas condiciones. La parte oriente de la calle de Marlborough y la parte norte del muelle actual de la Aduana tampoco estaban urbanizadas. La calle de la Gran Bretaña y de Summer Hill, la calle de la Abadía y la Strand, eran los caminos principales hacia el oriente.

Bajo el Gobierno de la Reina Ana y de Jorge I, comenzó otro período activo de construcción, y a esa época pertenecen muchos de los edificios que aun quedan en las partes más antiguas de Dublín. Las ampliaciones de la ciudad en el reinado de Jorge II y Jorge III, transformaron a Dublín, comparativamente, en una gran ciudad, como lo demuestra el mapa de Brooking en 1728 y el mapa de Roque en 1756.

Por lo promulgación de una ley del Parlamento irlandés en 1757, se constituyó un cuerpo denominado "Comisionados para hacer amplios y convenientes caminos, calles y plazas en la ciudad de Dublín". Los comisionados procedieron a hacer multitud de mejoras y a efectuar la planificación de la ciudad; se hizo la ampliación de la calle de Dame, se destruyó el antiguo mercado del Castillo, que estaba situado en el

patio de la Iglesia de San Andrés, y se construyó un nuevo mercado entre las calles George y Fade, que fue reemplazado en 1882 por los actuales mercados del sur de la ciudad.

Se hizo también la prolongación de la calle Sackville (O'Connell) hacia el río y en 1796 se construyó el puente Carlisle para conectar con el College Green y el Parlamento. La ampliación de la ciudad hacia el oriente, se consideró como una política equivocada y en 1782 el "Evening Post" protestó contra lo que él llamaba "meter nuestra Metrópoli en los pantanos" y favoreció la extensión hacia el poniente, siguiendo en esto la política del Duque de Ormonde; pero la protesta vino demasiado tarde.

Hacia el fin del siglo XVIII se hizo un esfuerzo para detener la decadencia de la margen norte como barrio residencial de primera clase y para convertirlo en un rival de la margen sur. La Plaza de Mountjoy se principió en 1792 y grandiosos proyectos de desarrollo se hicieron para la vecindad. Uno de éstos, que nunca se realizó, era convertir un gran espacio al extremo de la Calle Aceles en el Circo Real. La paralización repentina del desarrollo en esta parte de la ciudad se puede notar hoy día en la terminación exabrupto de las grandes manzanas de mansiones en algunas calles, en estrecha yuxtaposición a los edificios importantes. Algunas de las más hermosas mansiones en la ciudad, fueron construídas en los últimos tres cuartos del siglo XIX tales como la Tyrone House (hoy día Oficina Nacional de Educación); la casa Ely (hoy día propiedad de una sociedad); la casa Leinster (hoy día destinada para Parlamento irlandés); Powers Court House (ahora en posesión de los señores Fenier y Pollock); la casa Belvedere (hoy día Colegio de Jesuitas); la casa Charlemont (ahora oficina de Registro General); la casa Aldborough (ahora ocupada por la Oficina de Correos); la casa Northland (ocupada hoy día por la Academia Real Irlandesa y otras. Los edificios públicos de este barrio son de arquitectura clásica, de la escuela italiana o neo-clásicos tales como el Parlamento en College Green, la fachada occidental del Colegio de la Trinidad, la Aduana, los cuatro Tribunales, el King's Inns el Hospital Rotunda y otros en los cuales el arquitecto James Garden tomó parte.

Dublín es una ciudad de magníficas posibilidades, no inferior a París, situada en ambas márgenes de un hermoso río, el Liffey; está geográficamente muy bien situada y posee una gran belleza e interés. Se halla en el centro de una de las más hermosas bahías de Europa, proporcionando a sus habitantes fácil acceso al mar y rodeada por vastas extensiones de tierra fértil y pintorescas colinas. El río tiene dos tributarios que bordean la ciudad, uno en la parte norte y otro

en la sur, el Tolka y el Dodder, que pueden ser vías-parques fluviales que no tengan rival en ninguna ciudad moderna. El Liffey pasa a través de la ciudad, de occidente a oriente, y podría también convertirse en una avenida acuática de excepcional belleza.

La posición geográfica de la ciudad en la desembocadura del río, es 53 grados 20 minutos 38 segundos de latitud y 6 grados 17 minutos 30 segundos de longitud W., con respecto al meridiano de Greenwich.

En los últimos cincuenta años del siglo pasado, el centro nominal de la ciudad ha sido la calle Sackville (O'Connell), en el lugar en que se levanta la columna de Nelson, conocida como "El Pilar", y cuya mala localización origina mucha obstrucción al tráfico.

El área central de Dublín está limitada por hermosas arterias circulares, una en la parte norte y otra en la sur, y esta circunstancia constituye uno de los más valiosos bienes en lo que respecta a la planificación.

Casi coincidiendo con estas arterias, están los canales, uno en la parte norte y otro en la sur—el Canal Real y el Gran Canal—, los cuales vierten sus aguas en la desembocadura del río.

En la margen norte están situadas las estaciones terminales del "Midland Great Western Railway" y del "Great Northern Railway"; en la margen sur están las estaciones del "Great Southern and Western" y del "South Eastern Railways"; estas terminales están bien situadas. Un viaducto construído hace cuarenta años conecta el "Great Northern" con el "Dublin and South Eastern Railways".

Hay nueve puentes sobre el río, de los cuales el O'Connell, reconstruído en 1880, es digno de la ciudad, y los restantes deben ser reconstruídos, teniéndose, además, que construir otros nuevos, como parte integrante del proyecto de planificación.

Sus muelles en la parte norte y sur son bastante amplios y bien proyectados; pero requieren algunas modificaciones y mejoras, especialmente en lo que concierne al tráfico.

La porción N.W. del área central de la ciudad está algo destruída y queda alejada de las arterias principales. Cercano a "Four Courts" está el centro geográfico de Dublín, que es, a su vez, el punto focal ideal de las arterias principales que convergen a la capital.

En el lado noroeste está el parque "Fénix", que corresponde al bosque de Bolonia, en París; en el sureste se encuentran los edificios de la Legislatura y los que corresponden a la Cámara de Diputados y al Barrio Latino.

Los distritos residenciales más conspicuos están situados en la margen sur; pero los que se encuentran en el lado norte están colocados en un terreno más elevado e higiénico. Las tierras que rodean a Dublín hacia el norte y poniente son comparativamente planas; pero hacia el sur se ven colinas provistas de buena vegetación y montañas que forman un fondo pintoresco.

En las orillas de la parte N.W. está situado el Parque Fénix, al cual se tiene acceso por el Camino Circular del Norte y por el muelle del Norte. Este parque es uno de los mayores de Europa; comprende una superficie de 1760 acres. En él se encuentran muchas residencias oficiales, además de la Estación de Entrenamiento de la Guardia Cívica y los Edificios de los Cuarteles del Estado Mayor, del Estado Libre de Irlanda; el People's Gardens y el Jardín Zoológico.

En los suburbios de la ciudad hacia el norte, está situado el Cementerio de Glasnevin y adyacente a éste se halla el Jardín Botánico.

Hacia el lado que está el Barrio de Clontarf está situado el Fairview Park, que ha sido ganado a la playa en la desembocadura del Tolka.

En dirección hacia el poniente se encuentran los cementerios de Mount Jerome y Golden Bridge y en dirección al oriente y más próximos al centro de la ciudad está el denominado Stephen's Green Park.

A una distancia de ocho millas de la ciudad y al poniente se encuentra la pintoresca aldea de Lucan sobre los bancos del Liffey. En la extremidad meridional del suburbio de Rathmines se encuentra el Distrito de Terenure.

El Distrito Urbano de Howth está situado en la parte N.E. de la Bahía de Dublín; en la playa sur de la Bahía de Dublín están los distritos urbanos de Pembroke, Blackrock, Dun Laoghaire, Dalkey y más al sur el de Killiney. Tierra adentro se encuentran los Distritos de Rathmines y una parte de Pembroke con el Distrito Rural de Dublín Meridional; el distrito urbano de Blackrock queda en el camino que va a Dun Laoghaire y posee un extenso parque.

Al sur de Dun Laoghaire o Dunleary está el Distrito de Dalkey.

RECREACIONES.—Pocas ciudades habrá en el mundo en la que se encuentren tan cerca la multitud de lugares bellos como los que rodean a Dublín; la ciudad está situada en el corazón de una hermosa región: hacia el suroeste, hállase el Valle de Glenaymole, que está a una corta distancia de Rathfarnham o Tallaght y el Bosque de Pinos. Aquí se encuentra la bella propiedad de Lord Masey y los pintorescos lugares de Kilmashogue y Ticknock. Cerca de la ciudad y a lo largo de los bancos del Dodder de Domybrook

a Rathfarnham hay bellísimos paisajes. También son dignos los alrededores de Rathfarnham y Templeogue. Hacia el sur y más allá del Dodder está los hermosos distritos de Dundrum, Carrickmines y Foxroc con las montañas de Dublín como fondo.

En las proximidades de la aldea de Loughlinstown están los pintorescos lugares llamados Brides Glen y Scalp sobre el río antes de que éste entre a la Bahía cerca de Killiney, famoso por sus hermosos cerros, desde los cuales se disfruta una admirable vista del Valle de Shanganagh, las tierras de Glenageary y el lugar de descanso de Dalkey, en la playa, con sus pequeñas islas frente a la costa.

ESPACIOS LIBRES Y CAMPOS DE JUEGO.—El único parque adecuado en Dublín es Stephen's Green y éste es ciertamente ideal desde muchos puntos de vista. Las grandes áreas centrales ya ocupadas por instituciones públicas y que tienen edificios antiguos deberán separarse en el futuro para transformarlos en centros recreativos propiamente arreglados. El desarrollo normal de la ciudad se ha retardado en otros aspectos por la presencia de estas áreas; los ciudadanos deben ser activos en lo que respecta a la necesidad de alrededores espaciosos; amplitud de áreas para parques y fines recreativos, llevando como mira un gradual y sostenido mejoramiento de la salud y el bienestar físico de todos.

El problema social es hoy día procurar que los obreros tengan una oportunidad de gozar de sus horas de descanso en forma saludable, y en lo que se refiere a la comunidad, el deseo de todos es alcanzar un standard más alto de vida cívica.

Parques existentes en Dublín: Phoenix Park, con superficie de 1752 acres, de los cuales están dedicados una cierta extensión para 20 Asociaciones de Football, 2 de Cricket, 2 de Hurling y 1 de Polo; para ciclismo, automovilismo y carreras de caballos. En el verano las Bandas de música dan audiciones de una manera regular; también se hacen espléndidas exposiciones florales y en People's Gardens existe el Jardín Zoológico.

EDUCACION.—Con el cambio de Gobierno, que ha traído la autonomía concedida a Irlanda, el programa educativo del país ha cambiado considerablemente y ahora un Ministro de Educación dirige la educación irlandesa, con excepción de la que se imparte en las Universidades.

Un agente de alto valor educativo bajo todos aspectos lo constituyen: el Museo Nacional de Artes y Ciencias con sus valiosas colecciones arqueológicas, su sección Etnográfica, Botánica, Mineralógica y Geológica y sus inestimables colecciones de objetos artísticos en oro, plata y bronce y de ornamentos de oro

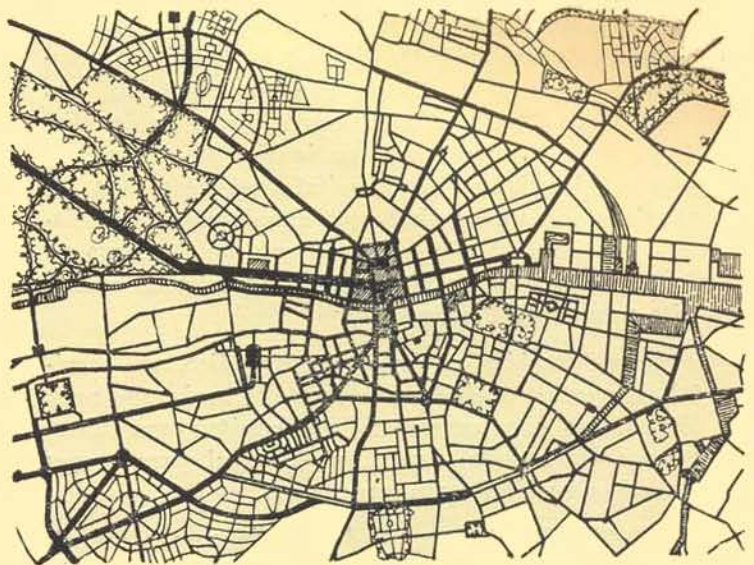
que son quizá las más preciadas en Europa; y la Biblioteca Nacional, fundada en 1731 por la Sociedad Real de Dublín y la cual fue abierta al público hasta 1836. El número de volúmenes que contiene se estima en 250,000 y tuvo en los años de 1910-1920, 159,322 lectores.

Dublín es el asiento de dos universidades: la Universidad de Dublín (Trinity College) fundada en 1591 y la Universidad Nacional (University College) con sus escuelas de Cork, Galway y el Colegio afiliado de Maynooth. El número de estudiantes en las Universidades de Dublín y la Nacional fueron respectivamente en el año 1924, 1,828 y 1,243, haciendo un total de 3,071 alumnos.

La Royal Hibernian Academy fue incorporada de acuerdo con las leyes en 1823; su edificio fue construido a sus propias expensas en 1826.

Existen además, de estas instituciones de carácter educativo y científico, las siguientes: la Galería Nacional de Arte, la Sociedad Real de Dublín, la Real Academia Irlandesa, la Sociedad Real de Anticuarios, el Real Colegio de Cirujanos, el Colegio Real de Médicos de Irlanda, el Real Colegio de Ciencias, los Jardines Zoológicos Reales, la Escuela Metropolitana de Arte, la Galería Municipal de Arte Moderno, el Colegio de Agricultura de Albert, el Colegio Real de Veterinarios, los Colegios Preparatorios, las Escuelas técnicas; sesenta Escuelas Secundarias a las que concurren 6,950 alumnos, las Escuelas de los Hermanos Cristianos (Christian Brothers' Schools) a las que concurren 7,498 alumnos, las escuelas nacionales, a las que asisten 24,772 alumnos. Hay 4 escuelas preparatorias con 251 alumnos, ocupando estos últimos establecimientos educativos una superficie de 27 acres, las escuelas privadas de Scoil Brighde, Nightingale Hall, Bellevue School, con asistencia en total de 247 alumnos. Hay, además, las escuelas comerciales y colegios denominados Rosse College, Mc. Guire's Civil Service College, en los que reciben educación 700 alumnos y finalmente existen los Conservatorios denominados Royal Academie of Music, Dublin School of Elocution, Read Pianoforte School, con 230 alumnos.

HIGIENE.—La higiene de carácter público tal como se entiende hoy día, depende en gran extensión de la existencia y eficacia de los servicios públicos esenciales, del abastecimiento de agua potable y drenaje. Durante muchos años el servicio de agua de la ciudad se obtenía de las tuberías en Blessington Street, en el lado norte y de James Street en el lado sur. A causa de lo limitado del caudal disponible, su uso estaba restringido a unas cuantas horas cada día solamente y como en los barrios más pobres los ciudadanos no tenían medios adecuados de almacenarla, por consecuencia el servicio tenía que ser muy limitado, resultando



Esquema del Nuevo Plano de la Ciudad de Dublín

de ahí grandes inconvenientes, suciedad y mala salud. El año de 1868 se introdujo a la ciudad agua procedente de Vartry y el servicio se hizo ya más general. Con la Ley de Salubridad Pública del año de 1879, las autoridades abolieron los viejos sistemas de fosas sépticas; en 1882 había más de 11,000 excusados en la ciudad, pero actualmente el antiguo sistema ha dejado de existir en toda el área de la ciudad. Hoy día las condiciones insalubres han cesado mediante las disposiciones sanitarias dictadas por las autoridades públicas, bajo la dirección de Sir Charles Cameron.

POBLACION.—El censo de 1911 asignó a la ciudad de Dublín, una población de 304,802 habitantes; desde entonces no se ha efectuado ningún nuevo censo, pero la población fue estimada el año de 1924 en 333,000 habitantes, siendo la densidad de población del Condado de Dublín de 0.79 personas por acre y de la ciudad de Dublín de 38.5 personas por acre. Los cuatro barrios más congestionados en la ciudad son el Wood Quay (138.3), Mountjoy (117.6), Rotunda (113.2) e Inns Quay (103.1). El coeficiente de mortalidad de Dublín es de 17.0 por mil, siendo la característica principal de las defunciones en Dublín la mortalidad infantil; sin embargo, ésta tiende a decrecer, pues en 1919 era de 141 por mil y en 1920 había llegado a ser de 120 por mil, siendo las causas de ella la ignorancia, la pobreza y la congestión. En Irlanda como en otros países se ha observado una declinación de la natalidad, lo que constituye un serio y grave problema, puesto que los niños son la base de la existencia de las naciones.

HOSPITALES.—Existen muchos hospitales tanto públicos como privados y casas de cuna. Dentro del área municipal hay nueve hospitales públicos de carácter general y además tres hospitales públicos es-

peciales. En el Distrito Municipal hay tres hospitales públicos de maternidad y ninguno en los distritos urbanos; dentro de la misma área municipal hay tres hospitales públicos para niños y ninguno en los distritos urbanos. Comprendidos igualmente dentro del área municipal, hay dos hospitales públicos para los agonizantes y un hospital para agonizantes en el distrito urbano de Rathmines, una casa de Descanso en Saint Johns y un hospital para incurables en el distrito urbano de Pembroke.

Existe también un hospital ortopédico, un hospital para enfermos de los oídos y de la nariz, uno para tíficos, uno para cancerosos, un hospital para tuberculosos, un hospital dental, un hospital para presos y muchos hospitales militares.

DRENAJE.—La ciudad de Dublín cuenta actualmente dentro de su área municipal con uno de los más bien trazados y más bien acondicionados sistemas de drenaje que existen en el mundo. El 24 de septiembre de 1907, las obras de drenaje se declararon terminadas después de cerca de 75 años de haberse iniciado. Estas obras principales de drenaje fueron proyectadas en 1871 para tener en cuenta una futura población de 385,000 habitantes.

ABASTOS Y CARNICERIAS.—No existe sino un Abasto dentro del área municipal de Dublín y ninguno dentro de los distritos urbanos; el mercado situado en el camino de circunvalación del norte, próximo a las áreas residenciales, es un edificio anticuado y casi inadecuado para su objeto.

PROTECCION CONTRA INCENDIO.—En Dublín ha alcanzado este servicio mucha eficiencia y la organización del Cuerpo de Bomberos no es inferior a la de cualquier ciudad del mundo. Las estaciones de Bomberos de la ciudad están situadas en Tara Street, Buckingham St., Dorset St. y Thomas St. y las de los alrededores están ubicadas en Ballsbridge (Distrito de Pembroke), Blackrock, Dun Laoghaire.

ALOJAMIENTOS.—El problema de la casa habitación en Dublín reside, como en todas partes del mundo, en la tendencia emigratoria del campo hacia la ciudad, que se inició hace varias generaciones como consecuencia de la centralización de las industrias y la invención del ferrocarril. La casa habitación en Dublín constituye, más que una cuestión y un problema, una tragedia; las condiciones de habitabilidad causan o una muerte rápida cuando las casas se caen sobre sus habitantes, como ha ocurrido varias veces, o lenta cuando se sufre su atroz estado higiénico; sin embargo, el Gobierno se está preocupando hondamente de este problema y muchas leyes y disposiciones tendientes a mejorar las condiciones de la casa habitación han sido puestas en vigor y el Gobierno Provisional en 1922 votó una partida de £1,000,000.00 para la cons-

trucción de dos mil casas para los trabajadores, aunque se ha tropezado con las dificultades del alto valor de la tierra y con tal motivo se han iniciado nuevas colonias en los distritos suburbanos. Los siguientes datos dan una idea general de este problema:

Área total de la ciudad, 7,911 acres; área de las casas habitadas, 5,596 acres; número de casas habitadas, 35,597, número de accesorias (de una sola pieza) ocupadas por familias de 1 a 12 personas, 21,133; densidad media de casas por acre en la parte antigua, 16.0; en la parte nueva de la ciudad, 1.9; número total de familias, 66,260; promedio de defunciones por mil en la parte antigua, 23; en la parte nueva, 14; mortalidad infantil por cada mil nacimientos, en la parte antigua, 174; en la parte nueva, 71.

INDUSTRIA, COMERCIO, BANCA.—Dublín, como capital del Estado Libre de Irlanda, es el centro de los negocios y del sistema bancario de la nación. El capital nominal de los nueve bancos que existen allí asciende a £ 26,349,230.00 y el valor de los depósitos hechos en ellos asciende a £ 66,800,000.00, y teniendo en cuenta los depósitos de la Oficina de Correos, se llega a la suma de £ 90,000,000.00 disponibles para inversiones.

Hay una gran diversidad de industrias en Dublín, entre las cuales son de citarse cervecerías, destilerías, fábricas de hilados y tejidos de algodón y lana, de género de lino, poplin, tenerías y fábricas de zapatos, molinos de harina, fábricas de jabón y velas, imprentas, fábricas de papel, de instrumentos musicales, construcción de buques, telares para la producción de medias y calcetines, fundiciones de bronce y con especialidad la fabricación de campanas, fábricas de vidrio y cristal, de galletas y conservas alimenticias; plantas para la producción de fertilizantes; de cigarrillos, de arneses, de cristal de colores, de objetos y ornamentos religiosos; talleres de marmolería, fábricas de bicicletas, de cuchillos, de aguas minerales, de productos de yeso, de cepillos, etc.

PLANIFICACION.—Para llevar a cabo los estudios de urbanismo en la capital de Irlanda, fue creado el Instituto Cívico de Irlanda, y en marzo de 1923, bajo los auspicios de esta corporación, se formó el Civic Survey Committee, en el cual están representados todos los elementos sociales y cuya misión es recoger y presentar gráficamente los datos estadísticos necesarios para preparar un estudio de los problemas relacionados con el desarrollo cívico de Dublín.

Muchos urbanistas eminentes e ingenieros han presentado diversos proyectos para mejorar y embellecer a Dublín; pero no existe aún un Plano de Ciudad que comprenda todos los problemas de desarrollo, aunque es de esperarse que este primer paso sea la preparación para conseguirlo.

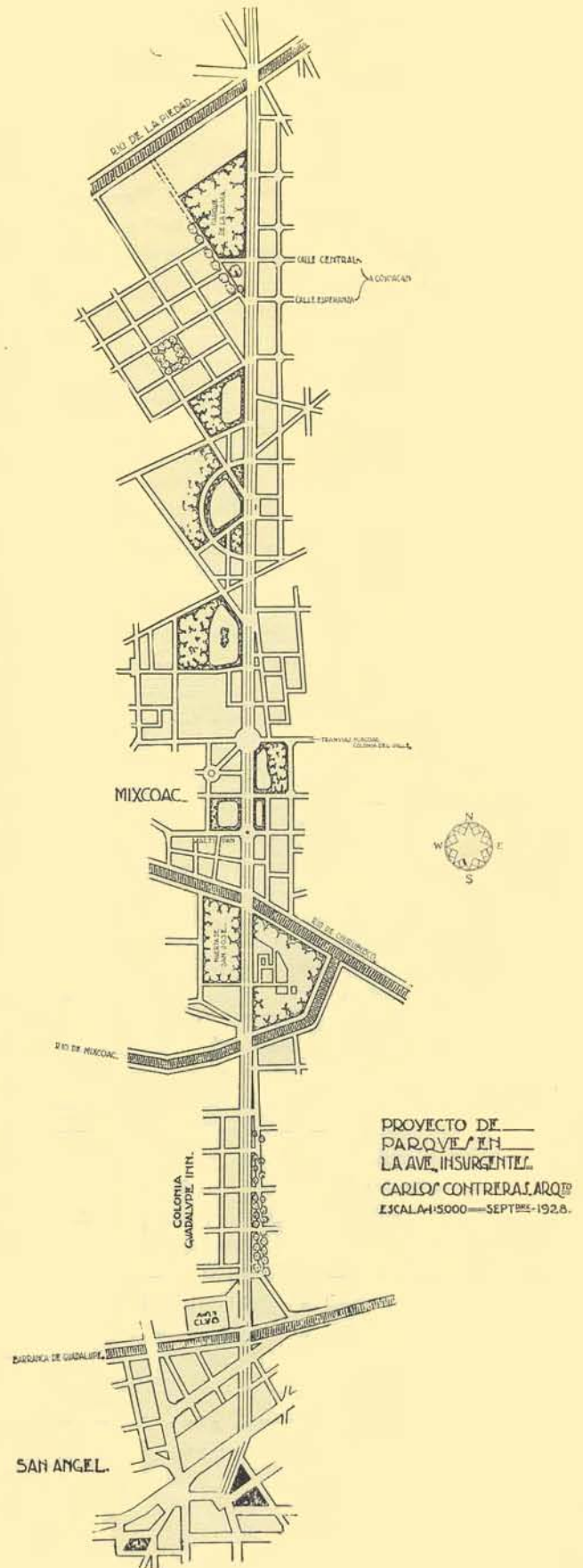
Proyecto

Para la Creación de Parques y Viveros en la Av. Insurgentes

Arq. Carlos Contreras

La calzada de los Insurgentes, que une a San Angel con la ciudad de México, presenta una oportunidad espléndida para que sea uno de los paseos más hermosos de esta gran ciudad, creando en los terrenos a uno y otro lado de la calzada, grandes viveros y parques públicos, algunos de ellos con estanques artificiales, que le quiten un poco la monotonía que produce su extensión recta de ocho kilómetros.

Además, el nuevo órgano de gobierno, que está por crearse, deberá tomar parte activísima y dictar urgentes medidas para la reglamentación del uso de todos estos terrenos, a fin de lograr que inmediatamente cesen de seguir utilizándose para la explotación de los yacimientos de arcilla en la construcción de tabique y ladrillo, para que estos terrenos llenen las funciones que ya enumeramos a cuyo fin presentamos en este número un anteproyecto para la creación de parques y viveros a lo largo de la calzada de Insurgentes.



Anteproyecto para el Puerto

Veracruz, como primer puerto de la República, está llamado a ocupar, con toda seguridad, un lugar importantísimo también como puerto aéreo, ya que acaba de inaugurarse la ruta aérea Veracruz-Mérida, y de adoptarse la nueva ruta Veracruz-Tuxpan-Tampico.

El problema para la creación del campo de aviación y de aterrizaje en Veracruz, ha sido encontrar terrenos apropiados para la construcción de dicho puerto aéreo.

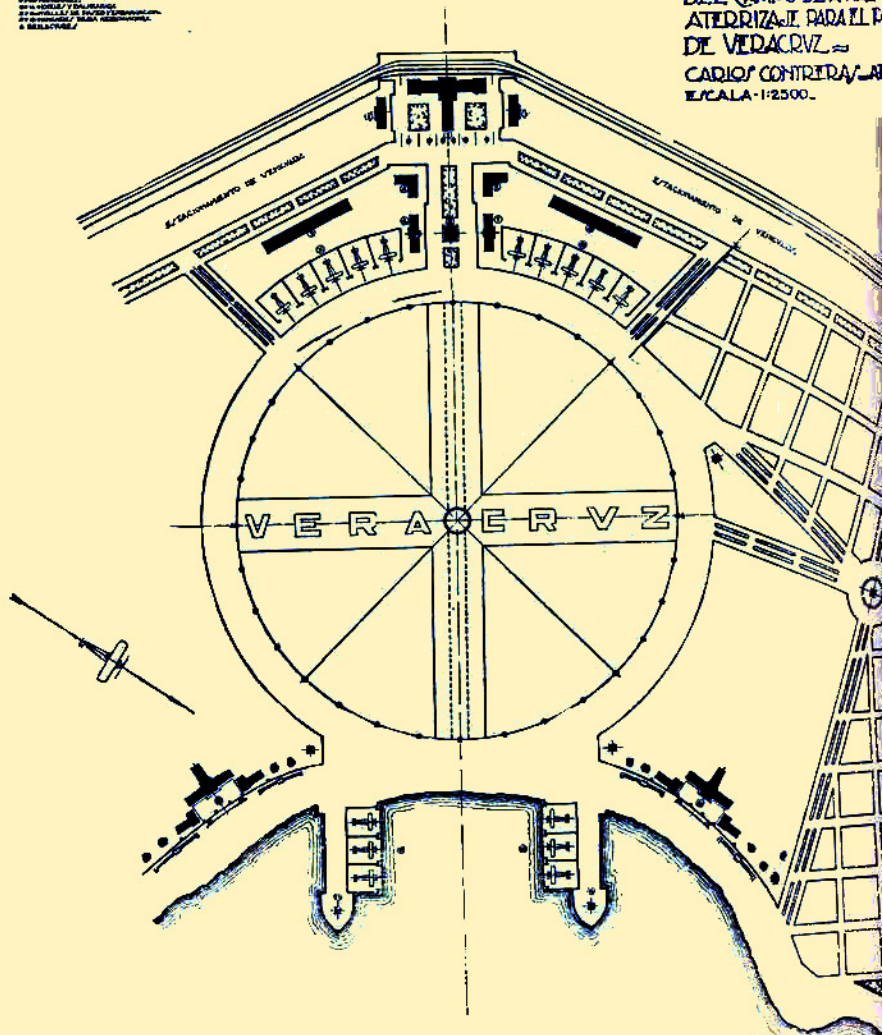
En vista de las dificultades para encontrar terrenos adecuados, decidió la Compañía Mexicana de Aviación establecer su campo de aterrizaje en la Estación de Tejería, a 16 kilómetros del puerto de Veracruz. Esto, a mi modo de ver, presenta serios obstáculos, en el sentido de que hay que trasladarse de Veracruz a Tejería para abordar los aeroplanos que hacen el servicio aéreo entre este puerto y Mérida y Tampico. La cuestión de los vientos dominantes en Veracruz, así como de los vientos que predominan durante el otoño e invierno (nortes), son factores que hay que considerar. Sin embargo, creo que la objeción contra los vientos del norte es secundaria con respecto a la cuestión de localización en la proximidad del puerto de Veracruz.

Después de visitar varios lugares en la zona vecina al puerto de Veracruz, encontré unos terrenos que, por su situación, presentan condiciones muy favorables para la creación del puerto aéreo en Veracruz: estos terrenos se hallan situados al sureste de la población, a una distancia de 3 kilómetros, y tienen las siguientes vías de acceso: calzada de la Libertad, calzada del Ferrocarril, avenida Prim, avenida Dehesa y el pasco de la Plava, además de todas las vías secundarias que ligarían el puerto aéreo de una manera fácil y rápida con el centro de la ciudad, qué vendría a ser lo que es ahora la plaza.

El campo de aviación del puerto aéreo de Veracruz constaría de los siguientes elementos: un cam-

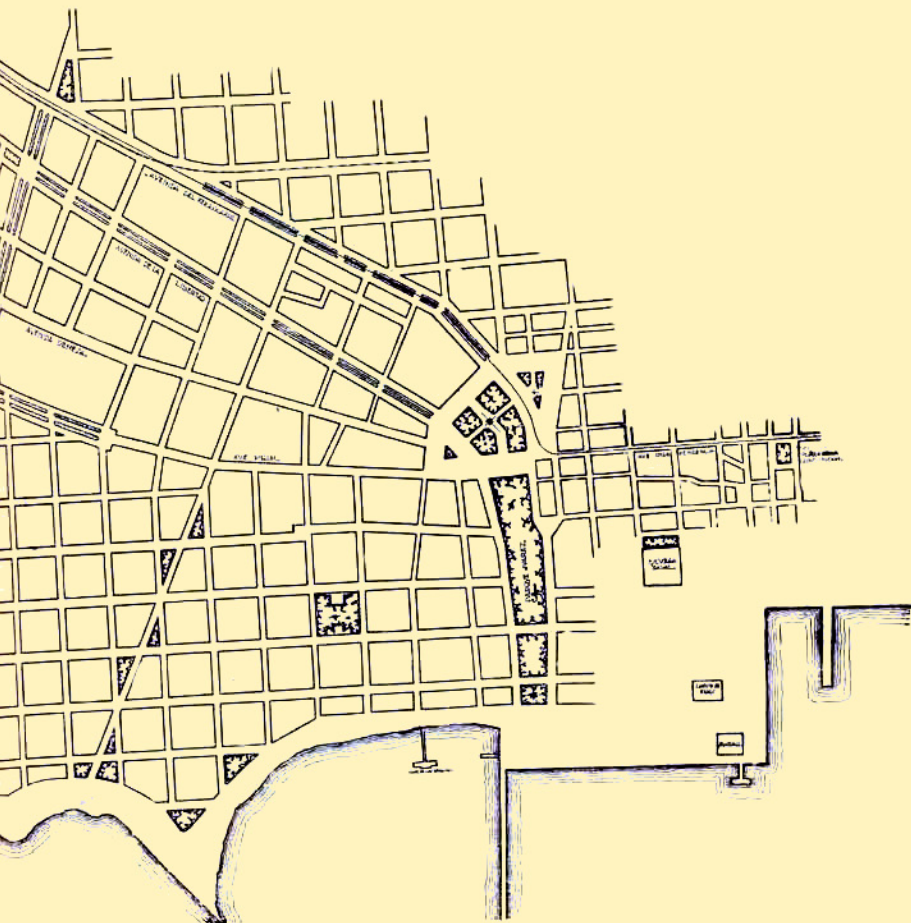
EXPLICACION.
 1. Vías de acceso.
 2. Edificio de pasajeros.
 3. Edificio de carga.
 4. Edificio de mantenimiento.
 5. Edificio de control.
 6. Edificio de oficina.
 7. Edificio de taller.
 8. Edificio de depósito.
 9. Edificio de oficina.
 10. Edificio de oficina.
 11. Edificio de oficina.
 12. Edificio de oficina.
 13. Edificio de oficina.
 14. Edificio de oficina.
 15. Edificio de oficina.
 16. Edificio de oficina.
 17. Edificio de oficina.
 18. Edificio de oficina.
 19. Edificio de oficina.
 20. Edificio de oficina.

ANTEPROYECTO PARA LOCALIZACION Y CONSTRUCCION DEL CAMPO DE AVIACION Y ATERRIZAJE PARA EL PUERTO DE VERACRUZ. CARLOS CONTRERAS. ESCALA 1:2500.



Puerto Aéreo de Veracruz

LA
DIRECCION
ON Y
PUERTO



po circular de aterrizaje con un diámetro de 1 kilómetro, dotado de pistas de aterrizaje de 50 metros de ancho a lo largo de los ejes principales. Al noreste, quedaría situada la entrada principal del campo con la estación de ferrocarril y de tranvías, con un edificio adecuado para llenar las funciones necesarias y, además, estarían debidamente agrupados, edificios para la venta de boletos, administración, restaurant, servicios de auxilios y de Cruz Roja, hospital, residencia para los pilotos, edificio comercial, y en la parte central dominante de ese grupo, un gran faro para señales luminosas; a uno y otro lado del eje principal, hangares individuales para dos aviones y en la parte posterior de dichos hangares, los talleres de reparación y de montaje, y detrás de ellos, una gran faja de terreno adecuado para el estacionamiento de vehículos. En la parte del frente del campo, como entrada monumental, dos muelles para embarcaderos y para centros de diversiones y de recreo, que contarían, además, con hangares especiales para hidro-aviones. Sobre el frente del mar quedaría localizada la parte correspondiente al paseo del mar, y también hoteles, restaurants, casinos y casas particulares, así como casetas de baños, a fin de constituir el centro principal de recreo en el puerto de Veracruz.

El costo de adquisición de los terrenos sería insignificante, dada su importancia.

La parte referente a la adaptación de los campos quedaría a cargo del Gobierno del Estado y de las compañías interesadas en el desarrollo de los servicios aéreos.

La ventaja dominante para la localización y creación del puerto aéreo de Veracruz, es que puede desarrollarse de acuerdo con un programa que prevé las condiciones y las necesidades, dentro de un período de 20 o 30 años; la construcción de los edificios necesarios y la adaptación de los terrenos, puede irse haciendo poco a poco; pero siempre teniendo presente el acondicionamiento final, que debe ser digno del primer puerto marítimo y aéreo de la República.

Bases para el Primer Congreso Nacional de Planificación

Es un hecho innegable que en la República Mexicana ignoramos lo que son nuestras ciudades y pueblos, sus condiciones de existencia y los variados y múltiples problemas que afectan a su desarrollo y crecimiento; desconocemos, igualmente, los factores que influyen en su estatuto higiénico. Los funcionarios públicos y el pueblo en general no están familiarizados con los principios técnicos y con las leyes que rigen el funcionamiento de la ciudad como organismo vivo.

Los habitantes de una región del país apenas si tienen una vaga idea de lo que son las ciudades y los pueblos de otra parte del país. Y si las condiciones de existencia de la celdilla—ciudad o pueblo—y los variados y complejos fenómenos de su vida orgánica individual son en general desconocidos o poco comprendidos, con mayor razón los problemas de conjunto y de relación que resultan al considerar el organismo cívico de la nación como unidad y las influencias y acciones mutuas que los diversos núcleos urbanos ejercen entre sí, vienen a constituir formidables incógnitas de ecuaciones que hay que resolver en función de los derechos sociales y morales de la nación y de los intereses materiales de la colectividad.

Nada hay en nuestra moderna civilización que haya sido tan poco estimado como la influencia que el aspecto físico de una ciudad ejerce sobre la vida espiritual y moral de la comunidad que la habita. Desgraciadamente, aun muchos de los ciudadanos comparativamente ilustrados, no comprenden que si un edificio particular debe ser proyectado con economía y eficiencia, este mismo principio sabio es aún más necesario tratándose de edificios agrupados en forma de calles, que es lo que se llama una ciudad; de aquí proviene el que los pueblos y ciudades crezcan en una forma azarosa, como las semillas esparecidas al acaso en un jardín del cual minan la vitalidad de las partes cultivadas.

¿En qué forma están creciendo nuestras ciudades y pueblos? ¿Por qué no han evolucionado en forma rápida? ¿En qué forma deben organizarse para conseguir su mejoramiento? Al deseo de esclarecer es-

tas cuestiones y obtener los datos necesarios para la resolución de los diversos problemas que afectan a las ciudades mexicanas, obedece el propósito de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, de convocar al primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación.

En tal concepto, nuestra Asociación pone bajo los auspicios del Supremo Gobierno de la República, de los Gobiernos de los Estados, de las diversas municipalidades que integran nuestras entidades federativas, de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, de la Asociación Médica Mexicana, del Centro Nacional de Ingenieros, de la Barra Mexicana de Abogados, de las sociedades científicas del país, de las Cámaras Comerciales, Industriales y Agrícolas, de la Prensa Nacional y, en general, de todos aquellos que se interesan de verdad por el futuro de la patria, por el mejoramiento y el embellecimiento de las ciudades mexicanas, a este primer Congreso de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación y confía en que, dada la trascendencia y alteza de miras que inspiran este propósito, tendrá por parte del Gobierno y de todos los ciudadanos benévola acogida y decidido apoyo a fin de llevar a cabo, aunque sea en parte modesta, la obra generosa de engrandecimiento de México.

Bases Reglamentarias

1°—Se convoca al Supremo Gobierno de la República, a los Gobiernos de los Estados y Territorios, a los Ayuntamientos de las diversas entidades federativas, a la Asociación Médica Mexicana, al Centro Nacional de Ingenieros, a la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de México, a la Barra Mexicana de Abogados, a la Sociedad Forestal Mexicana, a las diversas Sociedades Científicas del país, a las Cámaras de Comercio, Industriales y Agrícolas, a los propietarios de fincas urbanas, a los higienistas, educadores, obreros, etc., y, en general, a todos los que se interesen por el progreso de México, a inscribirse y prestar su cooperación y ayuda para realizar el ideal de obtener ciudades más amplias, más bellas e higiénicas y dignificar y mejorar la casa habitación del pueblo, piedra angular del edificio social.

2º—La Comisión de Organización del Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación, a la cual deberán dirigirse los interesados en solicitud de informes, datos, consultas, etc., y para todo lo relativo a inscripciones y ofrecimientos de cooperación, tiene su domicilio en las oficinas de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana: Filomeno Mata número 11, despachos A y B. México, D. F.

3º—La Comisión Organizadora la constituyen los delegados del Gobierno federal, de las asociaciones de arquitectos, ingenieros, médicos, abogados, de las Sociedades Científicas, de las Confederaciones de Cámaras Comerciales, Industriales y Agrícolas, de los educadores y obreros. Esta Comisión está integrada por un presidente, dos vicepresidentes, dos secretarios generales, dos secretarios de división y diez vocales.

4º—Las labores del Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación se agruparán en dos grandes divisiones, en las cuales quedarán comprendidos los asuntos que a continuación se especifican:

Primera División. - Temas de Interés General:

1.—La planificación de ciudades, su objeto y utilidad.

2.—¿Qué es un plano dinámico regulador de ciudad y cuál es su influencia en el mejoramiento colectivo?

3.—¿Qué cosa es la zonificación comprensiva, su importancia y valor práctico?

4.—Concepto de la ciudad moderna.

5.—Los parques, jardines y espacios libres y su influencia sobre la salubridad pública.

6.—El crecimiento de la ciudad y su desarrollo a través de los años.

7.—La planificación regional, su trascendencia y su valor.

8.—Centros cívicos y Edificios Públicos.

9.—La planificación como factor económico y social.

10.—Los problemas de planificación en la República Mexicana.

11.—La manera de proceder en la formación de un proyecto de planificación urbana o regional.

12.—El catastro cívico de la República Mexicana.

13.—La arquitectura cívica de ciudades y la higiene pública.

14.—La creación de parques nacionales en México.

15.—La necesidad de una legislación sobre planificación en México.

16.—El problema de la casa habitación en la República.

17.—La manera de organizar los servicios municipales y proyectar las obras públicas.

18.—Influencia que en el crecimiento de las ciudades ejercen las vías de comunicación.

19.—Causas del crecimiento letárgico o del estancamiento de las ciudades mexicanas.

20.—La necesidad de crear puertos y rutas aéreas en la República y su relación con la planificación de ciudades.

21.—Reglamento de Construcción de Edificios y responsabilidades de los contratistas y constructores.

22.—Costos de construcción y cooperativas para construcción.

Segunda División. - Temas Especiales:

1.—La planificación de ciudades y regiones en los países más civilizados.

2.—La planificación de la ciudad y Valle de México.

3.—La planificación en las diversas ciudades de la República.

4.—La planificación en los tipos característicos de nuestras ciudades.

a) Ciudades arqueológicas.

b) Ciudades coloniales.

c) La influencia que puede tener la arquitectura cívica de estas ciudades en el trazo de los núcleos urbanos modernos.

5.—La planificación en los ensanches de las ciudades.

6.—La casa habitación en la ciudad de México.

- a) La casa aislada.
- b) La casa agrupada.
- c) La casa de vecindad.
- d) La casa de los muy pobres.

7.—La casa habitación en las diferentes ciudades de la República.

8.—La conveniencia de crear jurados artísticos para mejorar la estética de las ciudades mexicanas y velar por la conservación de sus monumentos artísticos.

5^a—La Comisión Organizadora tendrá a su cargo la elaboración del programa de las sesiones generales y de las particulares del Congreso.

6^a—Los trabajos que se envíen al Congreso deberán ser originales e inéditos, estar redactados en castellano y escritos a máquina, acompañándolos con su correspondiente copia al carbón. Cada estudio llevará como apéndice un resumen conciso de trescientas palabras como máximo, en el que se formulen las conclusiones correspondientes.

Los trabajos destinados al Congreso deberán enviarse al secretario general, por lo menos con quince días de anticipación a la celebración de dicho Congreso, y su lectura no deberá exceder de veinte minutos. Quedan prohibidas las comunicaciones verbales.

7^a—En las sesiones particulares, a propósito de cada lectura, podrán hacer uso de la palabra solamente dos veces los señores congresistas, pero nunca más de diez minutos en cada ocasión.

8^a—La Comisión Organizadora elegirá de entre los temas señalados los de mayor interés en cada una de las divisiones, y nombrará, con la debida anticipación, personas que con el carácter de ponentes traten cada uno de ellos. Estos trabajos se harán conocer a los especialistas en la materia, para que emitan su opinión, y serán leídos en sesión especial. Las demás comunicaciones se presentarán por los señores congresistas en el orden fijado de antemano, y su discusión la iniciará una persona que se nombre al efecto.

9^a—Los secretarios de las divisiones levantarán el acta de cada sesión y harán una crónica de las discusiones que se hayan suscitado y recogerán los trabajos leídos para entregarlos al relator de la división, quien deberá estudiarlos y revisar los extractos y los entregará el mismo día con su opinión al relato general.

10^a—Todos los estudios presentados al Congreso, las discusiones a que den lugar, así como las conclusiones que se formulen, serán recopilados e impresos en una Memoria General, de la cual se enviará un ejemplar a cada una de las personas, sociedades o departamentos del Gobierno que tomen parte en el Congreso. De la redacción de esta Memoria se encargará el relator general, bajo la dirección de la Comisión Organizadora.

Los trabajos presentados se considerarán como de la exclusiva propiedad del Congreso, y todo lo que sea publicado por su autor antes de la Memoria, será excluido de ésta.

11^a—Con el objeto de despertar el interés de los Ayuntamientos y particulares para tomar participación en el concurso del catastro cívico, se otorgará una medalla de oro al mejor trabajo sobre el particular que se envíe al Congreso, y medallas de plata, de bronce y diplomas a los trabajos de mérito que no obtengan el primer premio.

12^a—Los congresistas tienen derecho a presentar a la Comisión Organizadora las sugerencias e iniciativas que estimen convenientes para el mejor éxito del Congreso.

13^a—Las personas que deseen tomar parte en el Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación, deberán comunicarlo así al secretario general, indicando los estudios que presentarán. La cuota de inscripción que incluye los gastos de publicación de la Memoria General y todos los demás que origine el Congreso, es de \$5.00 (cinco pesos), que deberán enviarse al tesorero.

14^a—Antes de la sesión de clausura, se reunirán los congresistas para designar la Comisión Permanente del Primer Congreso Nacional de Planificación y de la Casa Habitación, fijar la fecha de celebración del Segundo Congreso y, finalmente, la segunda Comisión Organizadora.

15^a—La Comisión Organizadora del Segundo Congreso quedará como Comité Ejecutivo del primero y con la obligación de cumplir las resoluciones adoptadas por éste.

16^a El Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación, tendrá verificativo en la ciudad de México en noviembre de 1929, y a él asistirán prominentes planificadores norteamericanos.

Proyecto para la Solución de la Plaza de Peralvillo

El problema final de desarrollo en la clase de Planificación de la Escuela de Bellas Artes, que es a mi cargo, consistió en el arreglo y solución de la gran Plaza de Peralvillo, formada por la intersección de las importantes avenidas siguientes: al norte, calzada de Guadalupe y Calzada de los Misterios; al poniente, camino de Ronda y avenida Manuel González; al S.E., calle de Saturno; al sur, avenida Peralvillo y avenida Jesús Carranza; al oriente, avenida Canal del Norte; por considerarlo de suma importancia para el desarrollo de la región N.E. de la ciudad de México.

Fundamentalmente, este arreglo tiene como base la solución de la circulación de vehículos en cuanto a volumen, dirección y facilidad de corriente continua.

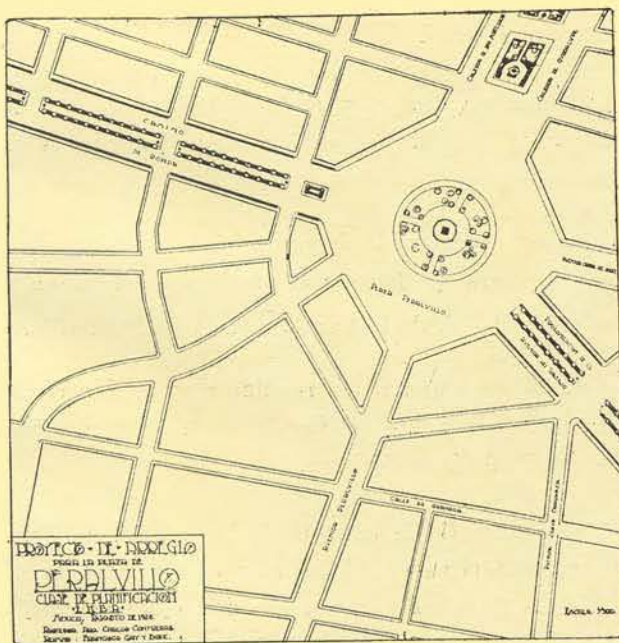
A esta plaza entran y salen los tranvías de Rastro, Peralvillo y Guadalupe y camiones y automóviles en todos sentidos; la plaza está ocupada actual-

mente en su mayor parte, por barracas, cuartos de adobe, expendios de aguas gaseosas, fritangas y gasolina, pulquerías y tiraderos de basura, en un estado absoluto de abandono por parte del Departamento de Obras Públicas Municipal correspondiente.

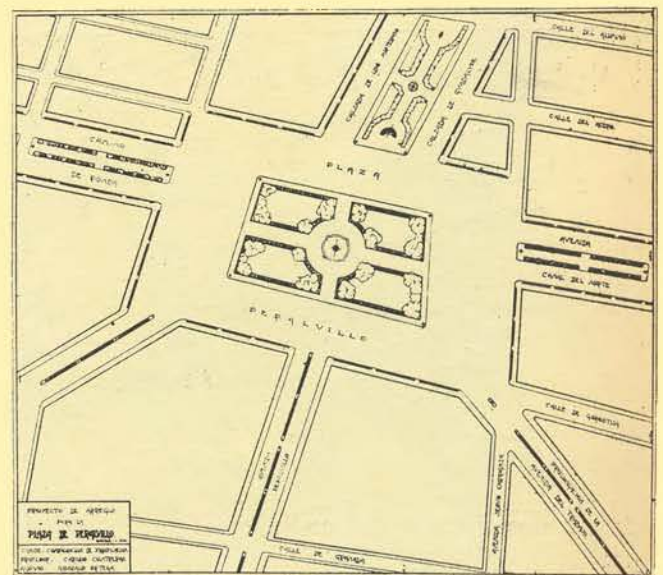
En mi opinión, con un arreglo conveniente, llegaría a ser la gran plaza de Peralvillo el foco comercial y de tráfico más importante en la región N.E. de la gran ciudad de México.

Para hallar la solución más acertada, los alumnos de la clase de Planificación, analizaron el problema de tráfico y circulación, así como el de forma. En cuanto a este último factor existen varios partidos.

- 1.—Conservación de la irregularidad de la plaza actual.
- 2.—Partido en que se acentúa el eje horizontal creado por las arterias camino de Ronda, avenida Manuel González y Canal del Norte.



Proyecto de arreglo para la Plaza de Peralvillo
Alumno Francisco Gay y Boix



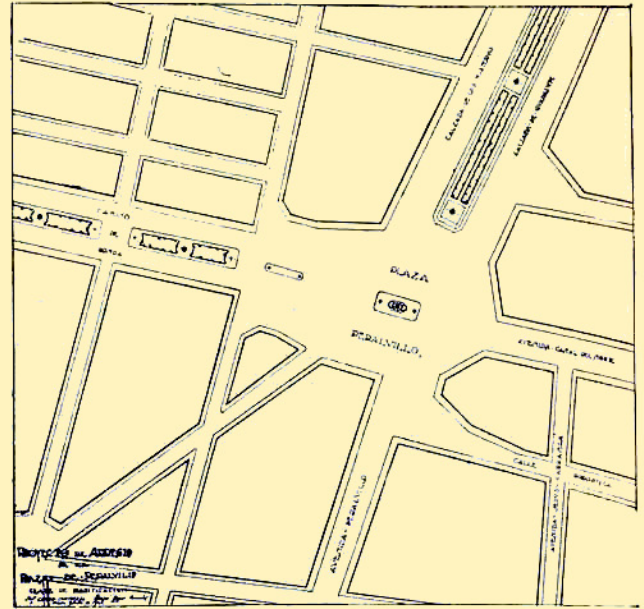
Proyecto de arreglo para la Plaza de Peralvillo
Alumno Gonzalo Ortega

- 3.—Partido en que se acentúa el eje Norte-Sur creado por las arterias avenida Peralvillo, calzada de Guadalupe y calzada de los Misterios.
- 4.—Partido en que se da igual importancia al eje Oriente-Poniente y al eje Norte-Sur con las arterias antes citadas.
- 5.—Regularización del trazo de la plaza en forma de círculo, elipse, rectángulo, polígono.
- 6.—Aumento de la importancia de la plaza con la prolongación de la avenida del Trabajo hasta la plaza de Gorostiza y, por lo tanto, hasta la plaza de Peralvillo con ampliación de la calle de Saturno hasta la plaza de Santiago.

En este problema de composición ha sido mi deseo iniciar tan sólo el problema y dejar que cada uno de mis alumnos creara la solución que, según él, era la más acertada, estimulándolo para que desarrollara el partido por él iniciado.

Presentamos hoy las soluciones de los alumnos Angulo, Cervantes, Gay, Méndez, Orozco y Ortega.

Angulo acentúa el partido Oriente y Poniente, dándole gran importancia a la entrada de las arterias camino de Ronda y Manuel González y creando ade-



**Proyecto de arreglo para la Plaza de Peralvillo
Alumno Miguel Cervantes**

más una bifurcación de estas dos hacia el Sur hasta la plaza de Santiago, que es de mucha importancia futura. Creo que esta solución hubiera mejorado con la utilización de la prolongación de la avenida del Trabajo hasta la plaza de Peralvillo.

Cervantes conserva la forma irregular poligonal.

Gay regulariza un poco más su partido con la forma poligonal y se preocupa de ligar las arterias secundarias vecinas según la forma dominante de la plaza que él creó.

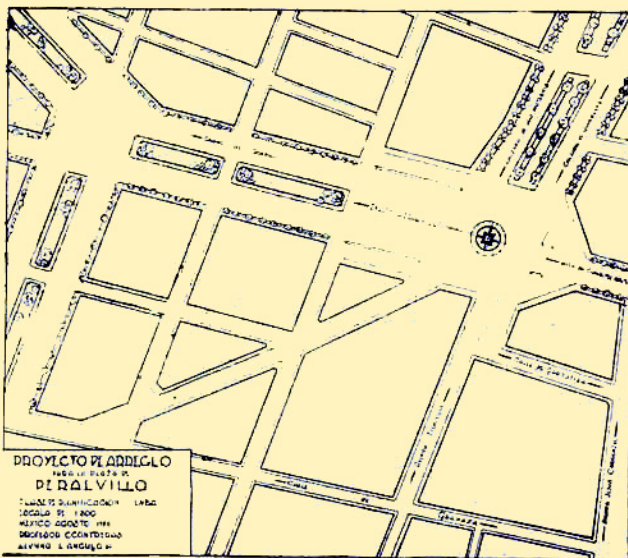
Méndez acentúa el partido Norte-Sur con la ampliación de las calzadas de Guadalupe y de los Misterios.

Orozco conserva la irregularidad completa de la presente plaza y hace uso de la prolongación de la avenida del Trabajo hasta la plaza de Peralvillo.

Ortega creó una plaza regular rectangular dándole importancia a las salidas de Peralvillo, prolongación del Trabajo y Saturno.

Corona amplía la entrada de la calzada de Peralvillo y predomina en su solución el eje Norte-Sur.

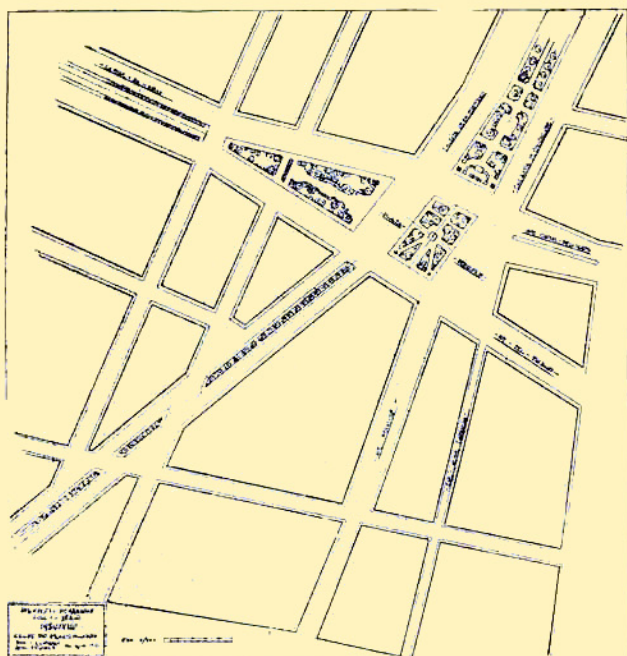
Martín Sánchez acentúa los dos ejes Oriente-Poniente y Norte-Sur y Lelo de Larrea crea una plaza elíptica regular.



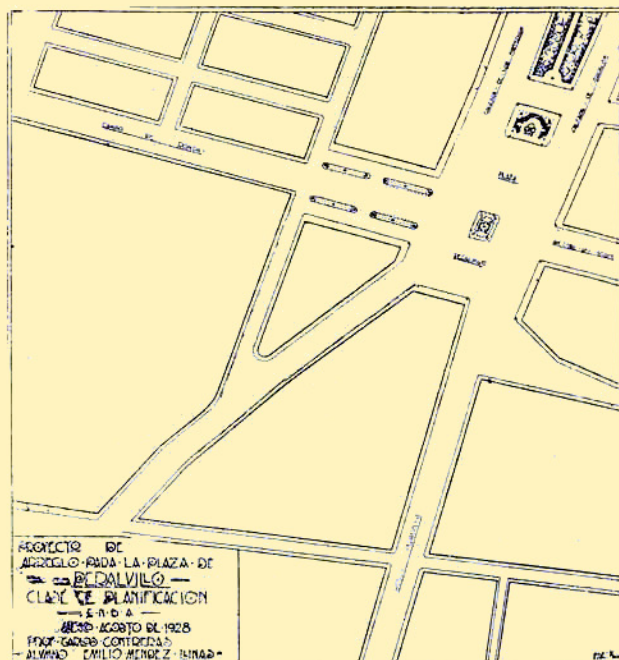
**Proyecto de arreglo para la Plaza de Peralvillo
Alumno L. Angulo A.**

En todas estas soluciones se les ha dado una gran importancia a las avenidas de Guadalupe y de los Misterios, eliminando la hilera de casas que forman la manzana entre una y otra para crear en ese espacio una gran vía-parque que fuera, si es posible, desde la plaza de Peralvillo hasta la plaza de Guadalupe Hidalgo.

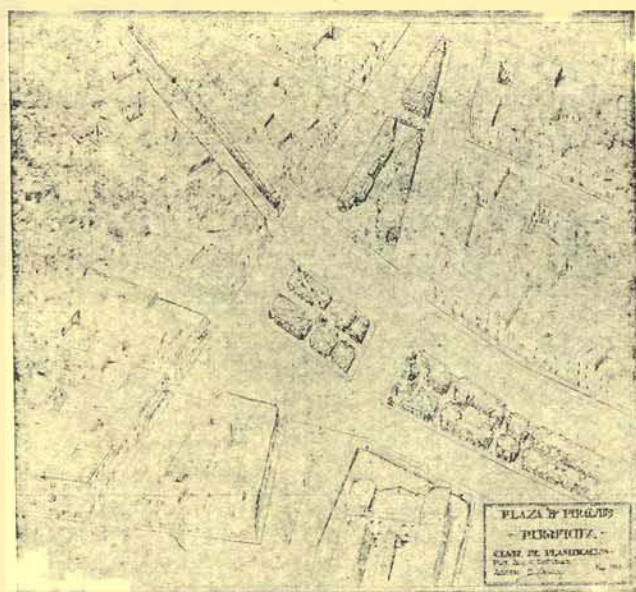
Las soluciones que hoy presentamos serán enviadas oportunamente a la Dirección de Obras Públicas del Concejo Municipal, para que a su debido tiempo sean tomadas en consideración, al tratarse de los problemas relacionados con el Plano de la Ciudad de México y sus alrededores.



Proyecto de arreglo para la Plaza de Peralvillo
Alumno F. Orozco y G.



Proyecto de arreglo para la Plaza de Peralvillo
Alumno Emilio Méndez Llinas



Perspectiva del Proyecto para el arreglo de la Plaza de Peralvillo
Alumno F. Orozco y G.



Perspectiva del Proyecto para el arreglo de la Plaza de Peralvillo
Alumno Emilio Méndez Llinas

¿Qué es Zonificación Comprensiva?

Por Harland Bartholomew

La ley tipo del Estado sobre zonificación, que ha sido tomada en consideración en casi todos los estatutos sobre zonificación, provee que "se harán reglamentaciones de acuerdo con un plano comprensivo".

Probablemente la expresión "plano comprensivo" implica un amplio y completo estudio, un análisis del crecimiento de la ciudad y la preparación de un proyecto basado en esos estudios, de tal manera, que produzcan unidad de composición y que a la vez establezcan un cierto *mínimum* de standards convenientes para las estructuras individuales.

Una ley sobre zonificación no es comprensiva por el simple hecho de que contenga reglamentaciones sobre uso, altura y superficie, porque estas reglamentaciones pueden ser francamente inadecuadas o inconvenientes para las actuales condiciones de la ciudad y para sus futuras necesidades. Una ley sobre zonificación no es comprensiva meramente por el hecho de que se aplique a un área completa de la ciudad, porque sus disposiciones pueden no estar en armonía con las condiciones existentes o con las necesidades futuras.

Una ley de zonificación que haya sido preparada enteramente de acuerdo con los deseos de los propietarios locales no es comprensiva, porque puede faltarle una clara inteligencia de los problemas que se refieren a esas propiedades o por no existir unidad básica en su plan.

La ley tipo del Estado sobre zonificación menciona numerosas condiciones que deben tomarse en cuenta al preparar un plano de zonificación comprensivo, entre otras: la disminución de la congestión en las calles, el obtener la seguridad contra el fuego y el pánico, la promoción de la salud y del bienestar general, una provisión adecuada de luz y aire y la prevención de la sobre-población de la tierra, la facilidad de obtener adecuadas provisiones de transporte, agua, alcantarillado, escuelas, parques y otros servicios públicos. La ley dice "una razonable consideración **entre otras cosas**" se dará "al carácter de un distrito y una peculiar adaptación para usos particulares". Esto no significa que las condiciones locales sean el único factor determinante en la preparación de las reglamentaciones de zonificación y de los planos.

Las más amplias consideraciones mencionadas ya, son las predominantes. Las condiciones locales son im-

portantes y deben ser tomadas en cuenta, pero no son necesariamente las consideraciones que constituyen el conjunto del problema.

¿Cuándo una ley de zonificación es comprensiva y cuándo no lo es dentro del significado de los Estatutos sobre zonificación, tales como los de la ley tipo? Es una cuestión que los tribunales son los que deben interpretar y determinar. Aunque no se puede dar ninguna fórmula específica, tanto se ha hecho y se está haciendo en nombre de la zonificación comprensiva y se observan tantas tendencias peligrosas en muchas ciudades, que una discusión sobre este asunto quizá fuera conveniente que se hiciera ahora.

Los tribunales han sido muy liberales en la mayor parte de los casos al alentar y ayudar a la adopción de planos de zonificación en las ciudades americanas; hoy día en que la cuestión básica de constitucionalidad ha sido estatuida por muchas de las Supremas Cortes de los Estados y finalmente por la Suprema Corte de los Estados Unidos, es necesario para todos los que estamos dedicados a la adopción y aprobación de planos de zonificación, estudiar más y más cuidadosamente el crecimiento de nuestras ciudades, con objeto de que los planos de zonificación respondan a las necesidades de dichas ciudades y además correspondan en su espíritu a las disposiciones gubernativas que autoricen tales planos. Si esto no se hace tendremos poca razón para quejarnos de los fallos adversos de los tribunales que invaliden las reglamentaciones sobre zonificación preparadas sin un estudio previo y de una manera descuidada, las cuales estén probablemente basadas más bien sobre conveniencias locales que en una planificación comprensiva.

Durante los últimos diez o quince años hemos aprendido mucho con la experiencia obtenida en nuestras ciudades americanas, pero tenemos infinitamente más que aprender aún. Nuestras primeras ordenanzas sobre zonificación eran liberales en sus clasificaciones de la propiedad y en la delineación de distritos; sin embargo, rápidamente se ha efectuado un gran progreso en este asunto, preparándose leyes que comprenden un gran número de distritos y las más detalladas reglamentaciones (tal como las zonas de cementerios en ciertas leyes antiguas de California), las cuales podrían ser con dificultad clasificadas como planos comprensivos.

La Nueva Planificación de Ciudades

¿Qué cosa es la Nueva Planificación de Ciudades?
¿Produce Algunos Resultados? ¿Es Remunerativa?

Por George B. Sord

En efecto, ha llegado ha ser una prueba de que la planificación de ciudades es moderna en todos sus aspectos, el demostrar que cualquiera de las mejoras públicas propuestas puede arreglarse de tal manera que se pague por sí misma, mediante el aumento en el valor de la propiedad que esa mejora produce. Un ejemplo particularmente notable de esto se tiene en estos momentos en Poughkeepsie, N. Y.: allí un ciudadano ha rectificado la dirección del camino de posta de Nueva York a Albany, el cual tenía una inflexión indebida en el centro de la ciudad, para corregir la cual se abrió una arteria a través del corazón de dos manzanas importantes de edificios; se han conservado de éstos las nuevas fachadas en una longitud de un cuarto de milla a cada lado del nuevo alineamiento y se está desarrollando el conjunto bajo la forma de esquema arquitectónico armonioso. Este hombre emprendedor está formando, de consiguiente, un nuevo centro de negocios para la ciudad y está creando los más altos valores de la tierra en lo que fueron durante muchos años, patios y corrales casi sin uso.

La ciudad de Montclair, N. J., ha hecho recientemente un proyecto completo de avenidas, vías-parques, parques y calles de menor importancia, para construirse en los quinientos acres de tierra no urbanizada que existen en sus alrededores. El proyecto fue arreglado no solamente en interés de la comunidad, sino también de manera que cada parcela pudiera desarrollarse separadamente por su propietario en forma tal que constituyera para él una ventaja perfectamente clara, ajustarse al Plano General de Ciudad. Como resultado de una serie de conferencias entre el Municipio de la Ciudad y los dueños de terrenos, todos estuvieron al fin anuentes a ajustarse a los lineamientos del plano de la ciudad, y lo que es más aún, un cierto número de propietarios se han acercado a la Comisión de Planificación de la Ciudad y le han dado las gracias por haberles proporcionado proyectos para el desarrollo de sus propiedades, los cuales ellos convinieron en que eran mejores de lo que cada uno pensaron y hubieran hecho por sí mismos.

3.—DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE LOS CANALES Y VIAS FLUVIALES. El desarrollo público de los canales y vías fluviales comerciales ha sido muy rápido en los últimos tiempos gracias a la actividad del Secretario de Comercio y está llamado a tener un gran desenvolvimiento en el futuro. Ciudades como Baltimore,

Savannah, Mobile, Buffalo y Houston, están poniendo en ejecución grandes proyectos para frentes de agua que ejercerán una grande y benéfica influencia en el desarrollo futuro de la ciudad.

Albany, N. J., y Richmond, Va., aunque son ciudades del interior, deben a su espíritu progresista el estarse convirtiendo virtualmente en puertos de mar, lo que lograron haciendo primeramente detallados estudios económicos y de ingeniería por medios de los cuales determinaron en detalle cuál sería la trascendencia que ejercerían los puertos en proyecto, en el futuro de la comunidad. En cada caso presentaron sus proyectos al Gobierno en una forma tan convincente que éste ha procedido inmediatamente a colaborar para la realización de estas mejoras.

4.—SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA Y DE ALCANTARILLADO. El desarrollo municipal de los sistemas de abastecimiento de agua potable, control sobre las corrientes de agua pluvial y alcantarillado significa una gran ayuda para el plano de la ciudad, porque en los últimos años los Ingenieros de Ciudad y las Comisiones de Obras públicas han testificado muy frecuentemente el hecho de que la existencia de un plano de ciudad, incluyendo también el de Zonificación de la misma, hacen posible para ellos calcular los sistemas de agua potable y alcantarillado de una manera más efectiva y con una gran economía en el costo para la comunidad, disminuyendo en gran parte los factores debidos a contingencias no previstas y permitiendo una estimación más exacta del gasto y consumo de agua.

5.—PARCELAS DE TERRENO PARA SERVICIOS PUBLICOS. Las tierras usadas o reservadas para abastecimiento de agua, tratamiento de los desechos de los albañales, depósito de los desperdicios de las casas y basuras, reservas forestales de la ciudad, campos municipales de aviación, son parte integrante de la ciudad moderna y elementos constitutivos del Plano Regional. La experiencia está comprobando que los datos más comprensivos y las previsiones más acertadas del futuro, que permiten hacer el nuevo método de planificación de ciudades, sirven para verificar las recomendaciones de otros estudios hechos sobre estos asuntos e igualmente para sugerir muy a menudo mejoras valiosas encaminadas a la protección de la comunidad.

6.—PARQUES, CAMPOS DEPORTIVOS Y VIAS PARQUES. Lo que es verdad con relación a las reservas es también verdad tratándose de parques, campos deportivos y vías-parques. Según el antiguo método de planificación, los parques y vías-parques eran tratados aparte y de una manera particular. El nuevo método es calcular científicamente su localización, dimensiones y fecha de construcción, considerándolos como parte integrante del plano de la ciudad, de tal manera que puedan servir de una manera prominente y efectiva a los Distritos Residenciales, en lugar de estar encerrados en los Distritos de Negocios e Industriales y en la forma adecuada para que su creación se traduzca en aumento de la riqueza de la comunidad debido al incremento de valor de las propiedades individuales, creado por las mejoras mismas.

Los Estados Unidos están llenos de hermosos ejemplos de tales sistemas como en Minneapolis, Kansas City, Cincinnati, Denver y el Condado de Westchester, N. Y., en que el sistema se ha pagado, con exceso, por sí mismo, a causa del aumento en el valor de la propiedad que ha creado. Una de las fases más interesantes del desarrollo reciente de parques es el efecto que ejerce un sistema comprensivo de parques y de vías-parques proyectado en el plano de la ciudad, sobre el público, cuando se le da la debida publicidad a ese plano; por ejemplo, en Springfield, Mass., la fase de los parques ha despertado de tal manera el entusiasmo de un gran número de los propietarios de tierras circunvecinas que quedan dentro de las zonas de dichos parques y sistemas de vías-parques, que ellos han ofrecido dar o legar a la posteridad las tierras necesarias. Como resultado de esto, la ciudad está realizando una gran parte de sus planes sin ningún estorbo.

7.—RESERVANDO LAS PROPIEDADES PUBLICAS EN LOS FRACCIONAMIENTOS. Sin embargo, lo que es más interesante aún es el hecho de que los más sagaces especuladores en bienes raíces están comenzando a comprender que el proveer parques públicos y edificios del mismo carácter dentro de sus fraccionamientos es ventajoso para ellos. Hace poco tiempo en Englewood, N. J., uno de los más connotados fraccionadores de Nueva York, un hombre que es famoso por conseguir las cosas muy baratas, se presentó al Comité de la Ciudad con su proyecto de fraccionamiento de 100 acres. Las autoridades municipales, en una conferencia que tuvieron con él una noche, procedieron a demostrarle, considerando el asunto desde el punto de vista de la planificación de la ciudad, que se necesitaban un parque, un campo de juego, los locales para una escuela y para la estación de bomberos, dentro de su propiedad. A las 2 h. 30 de la mañana siguiente, al fin se había conseguido obtener del propietario que cediese a la ciudad 8 acres de tierra situados en la parte central del fraccionamiento y destinadas para uso público y además se comprometió a no vender lotes que tuvieran menos de 60' (18^m 28) de latitud y a crear calles que tuvieran una amplitud mínima de 60' (18^m 28), y lue-

go, en su anuncio, de una plana entera, que apareció en los periódicos, poco después, proclamaba como una de las ventajas principales de su fraccionamiento el haber cedido a la ciudad el terreno necesario para los ya citados servicios públicos.

Si la mayor parte de los propietarios avaros comprendieran que un proceder idéntico constituye una buena proposición comercial, no cabe duda que, en la mayoría de los casos, donaciones semejantes serían tan beneficiosas para el fraccionador como para los colonos.

8.—ESCUELAS. Para la localización de las escuelas, el plano de ciudad es de inestimable valor. El Alcalde de una ciudad del Estado de Massachusetts hizo públicamente la afirmación de que el plano de ciudad había economizado a ésta muy cerca de \$100,000.00 en la compra de un lote destinado para la construcción de una escuela. Un excelente Consejo Escolar había obtenido opción sobre un lote destinado para la construcción de una importante escuela, y según los datos que era de esperarse que obtuviera tal Consejo Escolar, éste había escogido el lugar lo más acertadamente; sin embargo, los cálculos de planificación, en lo que respecta a la localización y tamaño del lote y a la fecha de ejecución de las obras, y tomando en cuenta las necesidades futuras, demostraron que el lugar elegido podría llegar a estar en el punto de unión de dos importantes arterias destinadas a un gran tráfico, y en el corazón de un futuro centro comercial.

La Comisión de Planificación de la Ciudad encontró otro lugar más amplio, útil y de carácter permanente en las cercanías, fuera de los trayectos de las futuras arterias y en el corazón de un distrito residencial de carácter permanente y con una economía tal, que se pagaba el plano de la ciudad muchas veces.

Es verdad que en la mayor parte de las ciudades en que se han hecho planos comprensivos, los Consejos Escolares han encontrado ventajoso para ellos trabajar de acuerdo con los Comités de Planificación, en una forma de estrecha cooperación, para determinar la localización, tamaño y fecha de ejecución de las mejoras en los terrenos y edificios destinados para escuelas.

9.—ESTACIONES PARA INCENDIO. Lo expuesto con respecto a las escuelas, es aplicable a las Estaciones para Incendio, de tal suerte, que las comisiones de defensa contra los incendios han encontrado ventajoso y conveniente para ellas trabajar en cooperación con los planificadores al desarrollar sus proyectos de expansión.

10.—MERCADOS PUBLICOS. En las comunidades en que hay demanda de mercados públicos para la venta de mercancías al mayoreo o menudeo o de ambas cosas a la vez, el plano de ciudad presta un servicio indudable. Quizá el ejemplo más notable de esto es lo que está sucediendo en Washington, D. C., en que el antiguo Mercado

al Mayoreo y Menudeo, en el triángulo comprendido entre la Avenida Pennsylvania y Mall, está siendo desalojado por un gran número de edificios federales.

Se hace una investigación económica de todos los factores que afectan el manejo, consumo, fuentes de abastecimiento y rutas que recorren las subsistencias tanto dentro como alrededor de la ciudad, juntamente con un completo estudio de las diferentes tendencias de crecimiento que han sido afectadas por el plano de la ciudad. El resultado es el trazo de un mercado modelo, tanto para mayoreo como para menudeo, combinado con un desarrollo industrial, comercial y residencial en un solo lugar y cerca de la Estación Unida de pasajeros, en forma tal, que satisfaga completamente las necesidades futuras de la ciudad.

Las nuevas estaciones terminales de subsistencias al mayoreo en Boston y el nuevo mercado público de menudeo en Norfolk, Va., son probablemente los ejemplos más recientes y conspicuos en sus respectivas clases.

11.—ARQUITECTURA PÚBLICA. La nación ha podido contar felizmente, en los últimos años, con cierto número de ejemplos de edificios públicos atractivos y en muchos casos verdaderamente hermosos, de los cuales por multitud de razones podemos estar orgullosos; pero desgraciadamente la mayor parte de estos edificios están aislados y colocados en forma tal, que raras veces producen el efecto que debieran; en contraste a esto los grupos cívicos de Cleveland, Denver, Springfield (Mass.), San Francisco y el muy reciente en Winnetka son verdaderamente impresionantes. Basta ver tales grupos para comprender que los edificios públicos y semi-públicos ganan enormemente por medio de una conveniente agrupación, porque incuestionablemente el efecto combinado de tales agrupaciones es más notable que el que produciría la suma de los efectos separados de cada uno de estos edificios, no importa cuán hermosos y notables sean cada uno en sí.

Grupos cívicos, tales como los que han sido proyectados para Cincinnati, San Luis, Dayton, Chicago, Buffalo, Worcester, Minneapolis, Springfield, Milwaukee, Norfolk, no significa el gasto de mayor cantidad de dinero que la que la ciudad habría invertido en cada uno de estos edificios individualmente, sino que expresan más bien la aplicación de la previsión e imaginación al localizar y proyectar los edificios públicos y una firme adhesión a los requisitos establecidos por el plano de ciudad. Uno de los ejemplos más bellos de una agrupación semejante, se ve en la nueva vía-parque de Philadelphia, entre el Palacio Municipal y el Nuevo Museo de Arte; pero el ejemplo sobresaliente que se presenta desde luego a la mente, es el de Washington, que a todos agrada tanto visitar, a causa de la belleza clásica de sus edificios y su arreglo, que encanta y cautiva.

12.—JURADOS DE ARTE. A lo menos veinte ciudades en los Estados Unidos, incluyendo las más grandes, han encontrado que el mejor medio de obtener la belleza cívica es crear Jurados Artísticos o Comisiones Artísticas,

compuestas de personas idóneas, y a las cuales se someten los proyectos y fachadas de todos los edificios públicos y estructuras, con el fin de que determinen si llenan o no su función estética. Los resultados demuestran que el establecimiento de los Jurados Artísticos no puede ser nunca elogiado lo suficientemente. En efecto, han sido adoptados en muchos fraccionamientos, siendo los más notables Palos Verdes, en California, en el que un Jurado debe aprobar cada estructura eregida por la comunidad.

13.—ARQUITECTURA PRIVADA. Una fachada atractiva no debe ser patrimonio exclusivo de los edificios públicos; el conjunto de las calles puede hacerse armonioso e interesante por medio de una planificación apropiada, procurando tener hermosas y atractivas siluetas y perfiles, formas armoniosas y color adecuado en los edificios. En muchas de las ciudades europeas, cuya visita significa un placer, estos principios han sido aplicados extensamente y de manera lógica. La apariencia del conjunto de la ciudad se controla en tal forma, que se logra que la ciudad sea hermosa y atractiva en su conjunto. Los ciudadanos están convencidos de que una apariencia bella es remunerativa, ya que logra atraer turistas en gran número e induce a muchas personas amantes de lo bello a residir allí; nuestras leyes difícilmente nos permiten que ejercitemos tal control arbitrario, pero podemos llegar a resultados casi idénticos, formando Asociaciones de los propietarios de estas calles para efectuar una acción mutua y para lograr la creación en todas partes de arboledas, camellones, y establecer hermosos y bien localizados arbotantes.

Santa Bárbara, al efectuar su reconstrucción reciente, y el ejemplo ya citado antes de Poughkeepsie, demuestran en forma sorprendente cuál es el encanto de las calles proyectadas de una manera armoniosa.

Los últimos progresos en la materia consisten en la creación de un Consejo Consultivo de Arquitectos para juzgar y aprobar la construcción de los edificios públicos, al mismo tiempo que los planos correspondientes se someten al Inspector de Construcción y de Edificación; tal Consejo, por supuesto, no tiene un estatuto legal ni el poder necesario, pero efectúa tres cosas:

1ª—Agrupa a los arquitectos en un cuerpo responsable que considera la arquitectura desde el punto de vista de la comunidad; esto tiene la ventaja de dar a los arquitectos una nueva concepción de su labor individual.

2ª—Hace que los constructores comprendan que hay standards de gusto, y que el buen gusto no cuesta más que el malo.

3ª—Hace comprender al público el hecho de que los edificios privados pueden perjudicar a la ciudad, igualmente que los edificios públicos, y que el buen gusto en arquitectura es algo que puede ser cultivado.

Muy afortunadamente, la idea que prevalecía hasta hace poco tiempo entre los funcionarios municipales de

las ciudades americanas y los hombres de negocios, o sea que la planificación de ciudades tiene como objeto exclusivo embellecer éstas, ha pasado ya, y hoy día el ciudadano inteligente pide que su ciudad o su pueblo sea no solamente atractivo, sino más higiénico, seguro y eficiente. La parte interesante de esto es que se ha comprendido que la belleza es en gran parte un asunto de buen gusto y de imaginación, y con gran sorpresa suya, se puede asegurar que actualmente no cuesta más que la fealdad y la vulgaridad. Seguramente no hay ninguna duda de que una ciudad hermosa constituye una fuente de inspiración para sus ciudadanos, mejor que una ciudad carente de gracia. Es muy difícil conservar una impresión de entusiasmo y afecto por una ciudad vulgar y estereotipada, pero cuando un buen plano de ciudad ha conservado y desarrollado la personalidad de ella y la ha glorificado con hermosos edificios y con bellas perspectivas, entonces sirve como un monumento y como un ejemplo de espíritu cívico digno de imitarse.

EL PLANO COMPRENSIVO DE LA CIUDAD Y EL PLANO REGIONAL. En la nueva planificación de ciudades todos estos diversos tipos de mejoras públicas se estudian juntos y en todos sus aspectos; hay un constante toma y daca entre ellos, de tal manera, que cada uno se relaciona de manera efectiva con los otros, y que ninguno desempeñe individualmente un papel preponderante a expensas de los otros. Todos los datos y hechos individuales se ligan en tal forma, que vienen a integrar un conjunto correlacionado, que es lo que constituye el plano comprensivo de la ciudad y de la región.

En este plano todas las mejoras propuestas están arregladas en el orden de su urgencia relativa, y aun se llega al caso de computar la fecha aproximada en que debe emprenderse tal mejora.

EL PLANO OFICIAL DE LA CIUDAD. Cincinnati se ha adelantado aún más a este respecto, porque allí el plano comprensivo de la ciudad con todas sus recomendaciones ha sido adoptado oficialmente por la municipalidad. No puede llevarse a cabo ningún cambio en él, excepto con la aprobación de la Comisión de Planificación de la Ciudad, que es neutral, y dos terceras partes de los votos del Consejo de la Ciudad después de una audiencia pública. Si la Comisión de Planificación hace alguna objeción, se requieren las tres cuartas partes de los votos del Consejo de la Ciudad para anular el veto. Esto da al plano una continuidad y una estabilidad que son del mayor valor.

COOPERACION CON OTRAS CIUDADES Y AUTORIDADES EXTRAÑAS. Es necesario, aun para las autoridades municipales, cooperar en la ejecución del plano de la ciudad y del plano regional con los condados vecinos, con las autoridades municipales, con los comités de escuelas, de bibliotecas, de parques, de tráfico y de cualquier otro carácter local, como se ha venido haciendo con tanto éxito en Cincinnati, Detroit, Buffalo, Los Angeles y Milwaukee; en todos los casos en que hay una evidente cooperación, la ciudad está llevando a cabo una amplia

campana educativa, con el resultado de que los diferentes comités integrados por los ciudadanos están colaborando de todo corazón con las autoridades para hacer obligatorio el plano y conservar su integridad.

LO QUE SE PAGA POR EL PLANO DE LA CIUDAD. Sin embargo, la gran cuestión es: ¿quién va a pagar por la ejecución del plano de la ciudad? Muchos proyectos de planificación se han paralizado a causa de las colosales emisiones de bonos que han resultado al efectuarse la planificación en algunas ciudades. Una emisión de bonos para llevar a cabo la planificación de una ciudad en todos sus aspectos, está justificada únicamente en dos casos: Primero, cuando dicha ciudad está tan atrasada en sus servicios públicos debido a largos años de imprevisión y apatía, que hay necesidad de pagar por su abandono y poner término a sus deficiencias hasta traer a la ciudad a un estado normal; el otro caso es cuando una ciudad es tan letárgica o tan inestable, tan falta de continuidad en su política, que el único medio para llevar a cabo las mejoras públicas y terminirlas, es efectuar una campaña entusiástica y hacer que el gran programa se apruebe, mientras el entusiasmo esté al rojo blanco; sin embargo, en la ciudad normal métodos más razonables son incuestionablemente más prácticos y más efectivos, y la ciencia de la Planificación, como se conoce hoy día, enseña de una manera inteligente cuáles son los métodos que deben seguirse.

El Programa de Ejecución de las Obras en un largo Período de tiempo y de acuerdo con un Presupuesto fijo

El nuevo método de llevar a cabo la planificación de la ciudad, consiste primeramente en formar un programa y un presupuesto para la ejecución de las obras en un largo período de tiempo, tal como se ideó en East Orange, hace aproximadamente seis años, y que se está poniendo en práctica en las ciudades de Cincinnati, White Plains y Trenton. En cada caso todas y cada una de las recomendaciones del plano completo de la ciudad han sido arregladas en el orden de su relativa urgencia y distribuidas de tal manera en una serie de años, que la cantidad que la ciudad tiene que gastar en cualquier tiempo no haga que ésta rebase su capacidad para obtener empréstitos o se exceda de un tipo normal de impuestos.

El resultado será que al finalizar un período de 10, 15 ó 25 años, según el caso, el plano de la ciudad se habrá llevado a cabo íntegramente. La ciudad habrá tenido en cuenta su crecimiento de la manera más eficiente y se habrá desarrollado en forma ordenada, sin ningún esfuerzo anormal sobre el tesoro público, o sobre el contribuyente. En Cincinnati y Detroit están revisando anualmente su programa de ejecución de las obras que deben realizarse en un largo período de tiempo, con objeto de tomar en consideración los cambios que están ocurriendo y hacer las modificaciones secundarias que se requieren, aunque conservando la continuidad del programa general.

En este programa, sujeto a presupuesto fijo, se ha hecho un cómputo preciso de las contribuciones locales má-

ximas que requerirá la ejecución de las mejoras, de acuerdo con lo que exige el bien público, al imponer ciertos lineamientos a las construcciones y aun por el uso accidental del derecho de expropiación, por causa de utilidad pública, que ha sido empleado con tanto éxito últimamente en Rochester, N. Y.. Cincinnati ha ido más lejos aún y ha coordinado con su programa a presupuesto fijo, los de las autoridades del condado, así como los de los comités de escuelas, parques, tránsito y de bibliotecas.

EL PLANO MODERNO DE LA CIUDAD ECONOMIZA DINERO. A primera vista, los funcionarios municipales podrán suponer que tal programa exigiría el gasto de enormes sumas de dinero y un aumento notable en las contribuciones; lo contrario, es verdad. Si el plano de la ciudad está hecho de manera adecuada y sujeto a presupuesto fijo, su ejecución no significa en manera alguna un aumento en la cantidad con que normalmente debe atender a su crecimiento; no existe ciudad o pueblo que no necesiten gastar anualmente y de manera inevitable, cierta cantidad en mejoras públicas.

El método moderno de planificación de ciudades, con su programa de mejoras a presupuesto fijo, difiere del antiguo método, del que la mayor parte de las ciudades han aplicado en el pasado, en que la mejora, ya sea de carácter permanente o temporal, que se emprende, tiene su lugar lógico en la secuencia ordenada de un programa previsor.

Desgraciadamente, es verdad que muchos de los antiguos planos de ciudad eran dispendiosos en sus recomendaciones. En las primeras épocas de la planificación se propusieron muchas mejoras públicas que los recientes métodos de ingeniería prohíben y que en un programa sujeto a presupuesto fijo, hubieran sido consideradas como impracticables. Por desgracia estos despilfarros condujeron a muchos funcionarios municipales a ver con sospecha la planificación de ciudades, o como un esquema para que los municipios incurran en grandes deudas. La planificación, como se practica hoy día, no merece prejuicios. Refiriéndonos a los programas de East Orange, N. J., y Springfield, Mass., la planificación se ha reducido casi a una fórmula matemática y tiene una base financiera.

LA NUEVA PLANIFICACION DE CIUDADES ES DINAMICA. Sin duda alguna, la nueva planificación de ciudades es algo dinámico y vital; es un buen negocio, produce resultados, asegura continuidad y es una aplicación al desarrollo de la ciudad de los principios del sentido común que el financiero y el comerciante aplican a sus propios negocios.

Además, los planos de ciudad más comprensivos están caracterizados por las siguientes condiciones:

1.—Tienen un fondo de amplia y variada experiencia en lo que se relaciona con todos los problemas de planificación.

2.—Son un estudio lo suficientemente amplio, de manera de incluir en él al territorio que se extiende más allá

de la ciudad y al cual afecta, y éste a su vez es afectado por ella.

3.—Constituyen una colección detallada y un análisis de todos los factores esenciales que intervienen en él.

4.—Significan un reconocimiento preliminar o diagnóstico del problema de conjunto y de todos los asuntos que con él se relacionan.

5.—Son la formulación de un programa específico de estudio, del cual se han eliminado los elementos no esenciales.

6.—Son la aplicación de todas las facultades y poderes de la imaginación y de la inspiración, de que es capaz el planificador, a la creación de la ciudad ideal del futuro.

7.—Suministran la prueba del ácido que revisa cuantitativa y matemáticamente cada mejora pública que se sugiere, para determinar si es una necesidad actualmente, si satisface el objetivo que persigue la planificación y si se pagará por sí misma a causa de los nuevos valores que tal mejora crea.

8.—Forman una trama de todas las proposiciones que han resistido la prueba del ácido, que es lo que viene a constituir los planos comprensivos y correlacionados, tanto de la ciudad como de la región.

9.—Sirven para la preparación de un programa sujeto a presupuesto fijo y de ejecución en un largo período de años, a fin de que la ejecución lógica del plano se haga en tal forma, que no produzca una carga indebida sobre el contribuyente en ningún tiempo.

10.—Disminuye la carga, en tanto como es posible, sobre los ciudadanos que reciben el beneficio de las mejoras, mediante una política de regulación de los poderes, por medio de tributaciones de carácter local o por medio de la persuasión apoyada en planos convincentes.

11.—Se consigue que el plano de ciudad sea adoptado por las autoridades.

12.—Se logra obtener con ellos la cooperación de las autoridades de otras ciudades o regiones y de los comités de ciudadanos que propugnan por alguna mejora pública.

Tal método de controlar el futuro es simplemente la aplicación lógica al desarrollo de la ciudad de una previsión práctica, demostrada por las Compañías de Teléfonos o por cualquier industrial próspero, o bien por la ciudad misma, al hacer su plano para el alcantarillado y para el abastecimiento de agua. En cada caso ellos proyectan, con la vista fija en el futuro, porque esto es remunerativo y porque se ha encontrado que es lo más dispendioso no impedir un crecimiento desordenado. En efecto, no hay probablemente ninguna cosa que la ciudad o las autoridades de un pueblo puedan hacer que tenga mayor efecto en el futuro de la ciudad, que el proyectar y llevar a cabo un plano comprensivo de la ciudad y de la región, acompañados de un programa sujeto a presupuesto fijo y para desarrollarse en un largo período de tiempo.

Summary

Resumé

WITH this issue "Planificacion" reaches its first year of existence in spite of all the obstacles it has met in its way. We feel encouraged to proceed with our program and we intend to better our Review in every possible manner. However we consider that we can accomplish this better by making "Planificacion" a QUARTERLY. We hope that this change will meet with the approval of our readers and that we will continue to have their heartiest support.

In our Editorial we treat the problems of the functional life of the city and in connection with the creation of a new organ of Government for the Federal District we suggest the creation of a PLANNING COMMISSION. We are confident that if the Commission is not appointed at present we will have at least a PLANNING DEPARTMENT and that the authority to create this Department will be included in the coming Law which creates the "Administrative Council for the Federal District".

The Planning Primer deals with the City of Dublin, its growth and development and presents the Plan of Dublin and the schematic Plan of Messrs. Abercrombie, and Kelly winners of the Competition for the new Plan of Dublin. We are glad to reproduce an article by Mr. Harland Bartholomew on "What is Comprehensive Zoning?".

The work of the students in Planning at the School of Fine Arts under Mr. Contreras present a proposed solution for the Plaza of Peralvillo: one of our most important and undeveloped squares.

The bases for the First National Planning Congress which will be held in Mexico City in November of next year are set forth in this issue and we are hopeful that strong representation from the United States and from Central and South America will come to this very important Planning Conference which will show the way for a future International Planning Congress in Mexico City in 1933 in connection with the International Exposition and Planning Congress at Chicago that same year.

Finally Mr. Contreras gives "Planificacion" two additional suggestions for the improvement of Mexican Cities: one is a Project for the creation of a modern up-to-date Airport for Veracruz, the first Mexican seaport and a proposed scheme for the creation of Parks and Nurseries with artificial lakes and ponds along the great driveway of Insurgentes on the spaces which have been used for making brick and tile, suggesting that restrictions be established immediately to stop the excavating of this valuable property along one of our most important thoroughfares.

AVEC le numéro de août de "Planificacion", nous complétons une année de vie malgré tous les obstacles et difficultés que nous avons trouvés dans notre chemin. Nous nous sentons encouragés à continuer dans le développement de notre programme et nous avons l'intention d'améliorer notre Revue. Cependant nous considérons que nous pourrions faire ceci bien mieux en faisant "Planificacion" une Revue tri-mensuelle. Nous espérons que ceci recevra l'approbation de nos lecteurs, et que nous aurons toujours leur appui.

Dans notre Editorial nous traitons des problèmes de la vie fonctionnelle des villes en relation avec la création du nouvel organe de Gouvernement pour le District Fédéral, et nous suggérons la création d'une "Commission de Planification". Nous sommes sûrs que si la Commission n'est pas nommée à présent, nous aurons au moins un Département de Planification et l'autorité pour créer ce Département sera incluse dans la nouvelle loi d'organisation du "Conseil Administratif du District Fédéral".

Le Précis de Planification traite de la ville de Dublin, de son développement et présente le plan de la ville, ainsi que le plan de MM. Abercrombie et Kelly, qui ont gagné le concours pour le Nouvel Plan de la Ville de Dublin. Nous sommes très heureux de pouvoir reproduire un article de M. Harland Bartholomew, sur "Qu'est-ce la Zonification Compréhensive?"

Les travaux des élèves de la classe de Planification à l'Ecole des Beaux-Arts, sous la direction de M. Contreras, présentent une solution pour la Grande Place de Peralvillo un des plus importants carrefours de la ville.

Les bases pour le Premier Congrès National de Planification qui aura lieu à Mexico au mois de novembre de l'année prochaine, sont établies dans ce numéro, et nous espérons avoir une représentation forte et caractérisée des Etats-Unis et de l'Amérique Centrale et du Sud pour préparer le chemin pour un Congrès International de Planification à Mexico en 1933, en combinaison avec l'Exposition Internationale et Congrès d'Urbanisme à Chicago la même année.

Finalement, M. Contreras nous donne deux projets en plus pour l'amélioration et développement des villes mexicaines: un projet pour la création d'un Port Aérien à Veracruz, le premier port maritime mexicain, et un autre pour la création de parcs et lacs le long de l'Avenue Insurgentes, dans les terrains utilisés pour la construction de briques, suggérant que des restrictions soient établies immédiatement pour éviter la destruction de ces terrains sur une de nos plus importantes promenades.

PLANIFICACION cierra con este número el primer volumen y avisa a sus lectores que, a partir de esta fecha, se publicará como Revista Trimestral.