

# PLANIFICACION

REVISTA MENSUAL

Director:  
Arquitecto

**CARLOS CONTRERAS**

Madero, 1  
México, D. F.

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

Tomo II  
Número 14

**Enero, Febrero, Marzo, 1929**

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

Cartilla de Planificación

E b e n e z e r   H o w a r d

Comité Internacional Con-  
memorativo E. Howard

Fondo para la Pla-  
nificación de México

Congreso Internacional  
de Planificación

Proyecto para la Carrera  
de Planificador de Ciuda-  
des en la Escuela Nacional  
de Bellas Artes de la Uni-  
versidad Nac. de México

*Arquitecto Carlos Contreras*

Anteproyecto para el Puer-  
to Aéreo de Veracruz

Asociación Internacional  
de Ciudades Lineales

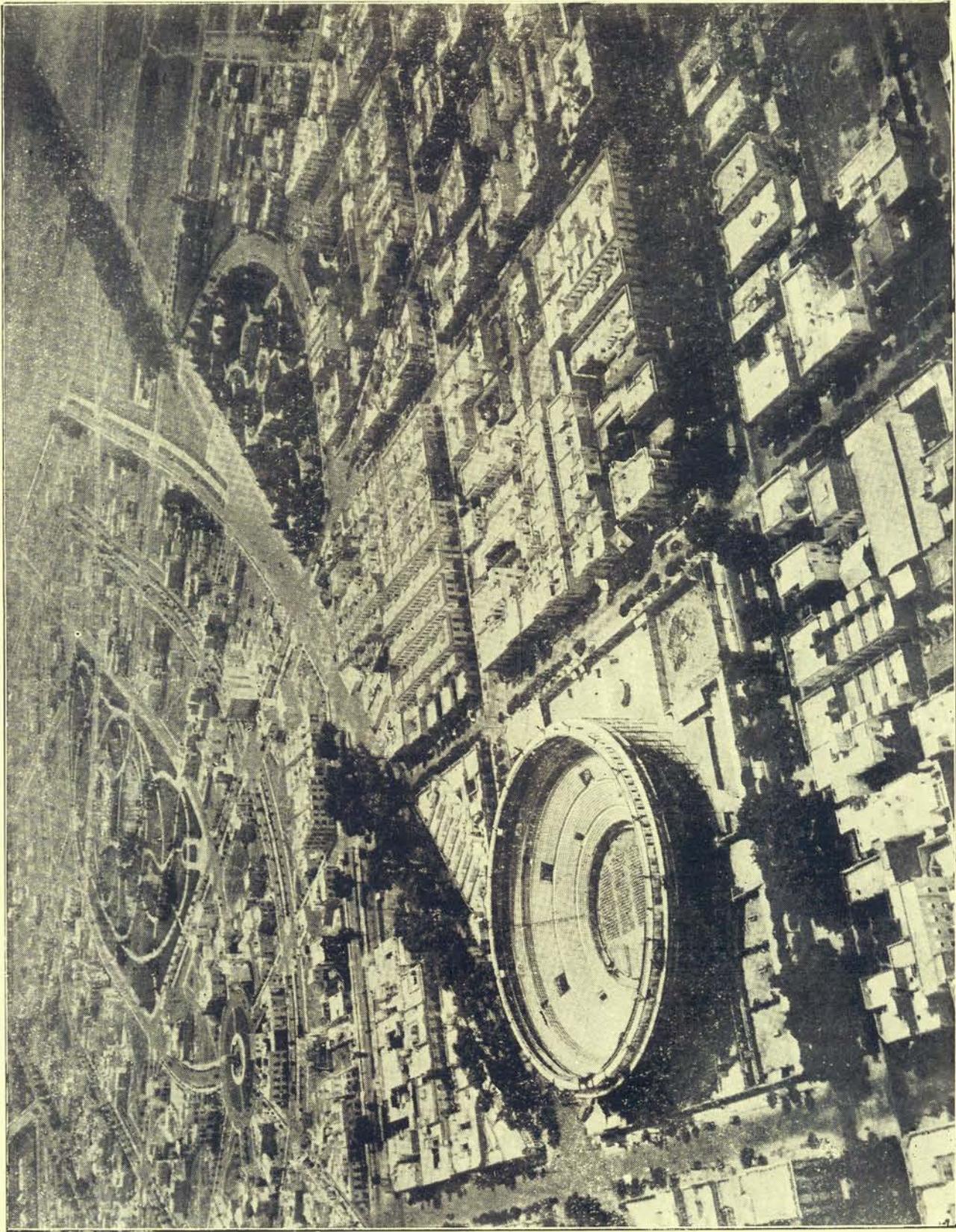
Proyecto para la creación de  
una Oficina de Planificación

*Arquitecto Carlos Contreras*

V e r a c r u z   s e r á   u n  
g r a n   P u e r t o

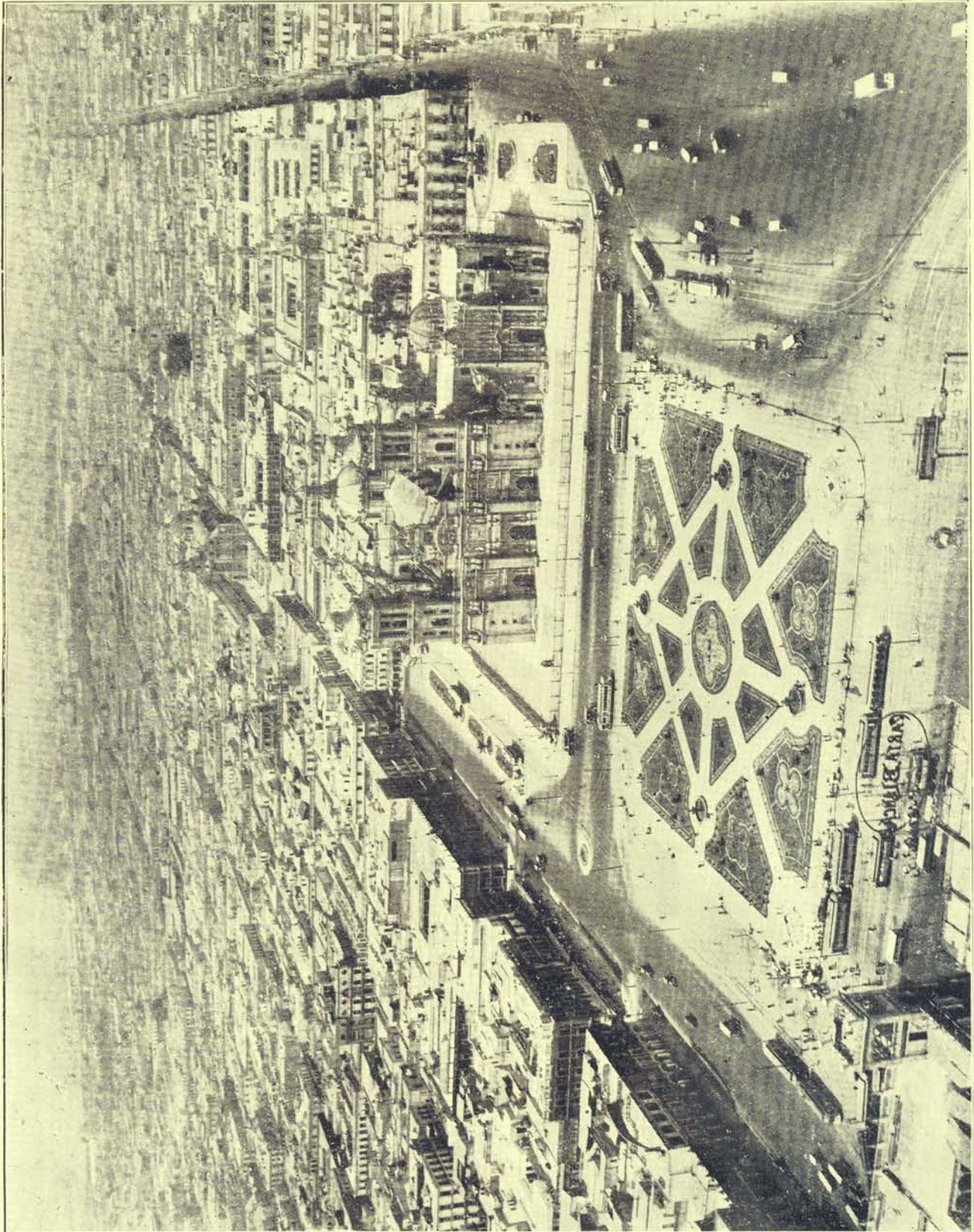
Radburn, una ciudad nueva

Resúmenes en In-  
glés y en Francés



Cortesía de la Cía. Fairchild-American  
Photo, S. A., México.

Fraccionamiento del Hipódromo de la Condesa



Cortesía de la Cia. Fairchild-American  
Photo, S. A., México.

Plaza de la Constitución, México

# Cartilla de Planificación

La Escuela Nacional de Altos Estudios Urbanos y de Administración Municipal del Instituto de Urbanismo de la Universidad de París tiene el siguiente programa del curso sobre Evolución de las Ciudades bajo la dirección del profesor Marcel Poete, director del Instituto de Historia, de Geografía y de Economía Urbanas:

## La Evolución de las Ciudades

- I. La ciudad considerada como un organismo viviente evolucionando en el tiempo y en el espacio.

La formación de aglomeraciones urbanas, sus causas y condiciones geográficas (lugar, posición geográfica) históricas y económicas.

Las necesidades de una colectividad humana y las "funciones" del "organismo urbano" a través del tiempo (de los años, de las épocas).

El factor político.

Las fuentes generales para el estudio de la materia. La "ciencia" de las ciudades es una ciencia de observación.

La manera de observar el "fenómeno urbano"

- II. Los primeros humanos en la edad de piedra tallada; el papel, desde este punto de vista, de la "vía natural de paso" y del lugar del suelo apto para satisfacer las necesidades del hombre.

El doble elemento de permanencia (fixation) humana en la edad de piedra pulida: la domesticación de los animales y el cultivo de los cereales. Aglomeraciones humanas de esta época; sus recintos defensivos.

El papel de la idea religiosa, del agua, de la vía natural de paso, del lugar defensivo, en la formación de las aglomeraciones.

Aglomeraciones de las edades de bronce y de hierro. Elemento de progreso y de permanencia en la residencia constituido por el uso de los metales.

Grandes divisiones cronológicas desde el punto de vista de la evolución urbana.

1. Antigüedad.

2. Edad Media.

3. Epoca Moderna.

La ciudad refleja el estado social y político de un país.

- III. Las ciudades en Egipto en el período de los Faraones: su formación y su desarrollo.

El papel de la idea religiosa, del templo.

La ciudad monumental.

Las ciudades con un plano regular.

El orden urbano.

La avenida procesional, su decorado.

Descripción de Menfis, Tebas, etc.

Las ciudades en la civilización caldea-asiria.

La coordinación de las aglomeraciones alrededor de los templos a los dioses o de los palacios de los soberanos.

Aspecto de estas ciudades; su carácter de lugares fortificados.

Descripción de Babilonia, Nínive, etc.

Las avenidas de los templos.

Trazados regulares.

La ciudad del déspota.

La ciudad constituida de muchas partes sobre un plano regular (Khorsabad).

Orígenes asirios del trazado de ciudad derivado del campamento militar.

La ciudad del déspota en Medea (Ecbatana).

La ciudad del déspota persa (Susa, Persépolis).

- IV. La ciudad en el mundo griego. Manera de formación de la ciudad griega.

La ciudad griega en la edad (Minoen)  
Cnosse—Phaestos—Phylacopi.

La ciudad griega en la edad micénica. (Troya, Tirynthe, Mycenés).

Nacimiento y evolución de Atenas.

El organismo urbano griego: la acrópolis, el ágora.

El sistema de trazado regular en el siglo V antes de Jesucristo: Hippodamos de Mileto y su obra.

La colonización griega: como se presenta la Ciudad-Colonia.

Ciudades-Colonias con trazado regular (Thurium, Selinonte), su carácter.

La ciudad particular: Naucratis en Egipto.

## V. Las ciudades fenicias (Tyr, Sidon, Cartago).

## VI. La ciudad griega en el siglo IV antes de Jesucristo. Aparecen los reglamentos sobre "vialidad" (vías de comunicación: voirie).

La ciudad según Aristóteles.

La época helénica: Alejandro y sus sucesores; sus fundaciones o creaciones de ciudades; caracteres de estas ciudades: su trazado regular.

Alejandría, Priene, Nicée, Smyrna, Pergamo, Antioquía, Efeso.

La ciudad greco-asiática de la edad posterior; su trazado regular, su carácter monumental, el reglamento estético de la ciudad, las grandes vías con columnatas, la perspectiva de calle, la aparición de un nuevo tipo de plaza (la plaza puramente decorativa), el "tetrapylon" y el "te-trakionon", las ninfas, los templos, baños, teatros...

## II. Las ciudades más antiguas de la Italia central y septentrional. Las terramaras. Las influencias etruscas.

Los "programas" romanos del trazado de ciudades: el trazo para la recepción de los augurios o predicciones—el trazo del campamento romano; ciudades que surgieron del campamento, la manera de su formación—la estructura y el trazado de la colonia romana; la ciudad-colonia de acuerdo con los principios romanos; ciudades-colonias (Lueques, Turín, Aosta, Florencia, Cartago).

Nacimiento y evolución de Roma. Las localizaciones desde el punto de vista religioso, militar, comercial, cívico, y político.

La ciudad-estado y sus conquistas.

El reflejo sobre la ciudad, del estado social en las diversas épocas de Roma.

La gran ciudad capitalista.

Introducción de los "programas" de arte urbano de la civilización greco-asiática.

El incendio del año de 64 después de Jesucristo y la transformación de Roma.

Descripción de la Roma imperial.

El carácter triunfal de la ciudad.

Las ciudades romanas: sus foros, capitolios, etc.

El Oriente romano. Constantinopla y las ciudades bizantinas.

Las ciudades romanas en la época de la decadencia especialmente en la Galia; el fenómeno de la contracción urbana, después de las invasiones bárbaras; sus consecuencias para la ciudad de las épocas siguientes.

La introducción del cristianismo; sus efectos sobre la ciudad.

La supervivencia de la ciudad romana.

## VIII. La ciudad en la primera parte de la edad media o en la época de la economía feudal (de los dominios): el reino soberano de la tierra productora (alimentadora); la ciudad, yuxtaposición de los centros de los grandes dominios, su aspecto rural; la iglesia y el monasterio (aglomeraciones formadas alrededor de los establecimientos religiosos); la fortificación.

## IX. La ciudad del siglo XI al XIV o bien en la edad de la economía propiamente urbana: el programa comercial e industrial caracterizando a la ciudad; la individualidad urbana: la ciudad y sus alrededores; el nacimiento del poder municipal; el desarrollo intelectual y artístico; el nacimiento del capitalismo; los orígenes del éxodo hacia la ciudad.

Fisonomía de la ciudad: el mercado; la localización industrial; la casa de ciudad y el centro de vida cívico; las habitaciones de los amos así como las de los ricos burgueses; las primeras obras edilicias. El arte urbano en general. Las ciudades nuevas construídas sobre un plano regular (bastidas y ciudades nuevas de los siglos XIII y XIV).

X. La ciudad a partir del siglo XV o sea la edad de la economía nacional: la participación de las ciudades en la nación que se forma. Las ligas del hombre con la tierra se deshacen.

Las consecuencias sociales de la guerra de cien años, desde el punto de vista de las ciudades. La ampliación del horizonte geográfico y comercial, el período de las manufacturas. Los progresos del capitalismo. Los principios de la diferenciación de las ciudades entre ellas.

El Renacimiento, su definición desde el punto de vista de la evolución de las ciudades, sus consecuencias urbanas. El absolutismo principesco y la ciudad del príncipe. El retorno a los programas greco-romanos de arte urbano: las vías rectas, los conjuntos regulares y simétricos, las plazas decorativas del tipo de las de las ciudades greco-asiáticas o de los foros imperiales de Roma, el programa triunfal a la romana por medio de la estatua o del arco de triunfo, los edificios, puentes, etc., de estilo clásico. Las nuevas fortificaciones urbanas en el siglo XVI. La aparición en este mismo siglo de los planos reguladores del desarrollo y extensión de las ciudades.

El desarrollo de la vida mundana, sus efectos sobre la ciudad. El desarrollo de los medios de transporte en el siglo XVII. El paseo público; le Cours et le Mail (Mall). El arte de los jardines a la francesa y de la belleza de los campos aplicada a los trazados urbanos: origen de las plazas en "rond-point", glorieta, en estrella, etc., de las avenidas.

París y las ciudades de las provincias. La obra urbana de los intendentes.

Las ciudades del Renacimiento en Italia.

Las ciudades de Alemania y de los países bajos.

El cambio de las grandes vías de circulación humana y el destino de las ciudades: la decadencia de Venecia., etc.

La feria en la ciudad: Ginebra (siglo XV). Lyon (siglo XVI).

La nueva ruta de las especies y la fortuna de Lisboa en el siglo XVI, de Amsterdam en el siglo XVII.

La nueva ruta de los metales preciosos y la fortuna de Sevilla en el siglo XVI.

El gran papel de Amberes en el siglo XVI.

La preeminencia de Londres (siglo XVIII).

Las ciudades de la colonización (las colonias) a partir del siglo XVI.

Las ciudades nuevas de plano regular (Vitry-le-Francois, la ciudad nueva de Nancy, etc., (siglo XVI), Henrichemont, Charleville, Richelieu, Versailles, Rochefort, etc., (siglo XVII).

XI. La ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XVIII o sea la edad de las grandes industrias y de la concentración económica.

Los progresos de la ciencia, sus aplicaciones prácticas; la revolución industrial en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XVIII: nacimiento de las grandes industrias, consecuencias para las ciudades. La revolución política en Francia a fines del siglo XVIII: la introducción de las grandes industrias en este país a principios del siglo XIX. La evolución social derivada de las grandes industrias. La revolución en los medios de transporte y de comunicación. El reino del capitalismo. La transformación de las ciudades. El crecimiento desmesurado de un determinado número de éstas. El exodo rural. El doble sentido (centrípedo y centrífugo) del movimiento de la población en relación con las grandes ciudades. La ciudad-región. Las ciudades y sus zonas de acción económica.

La clasificación de las ciudades de acuerdo con su carácter predominante.

El arte urbano en el transcurso de este período.

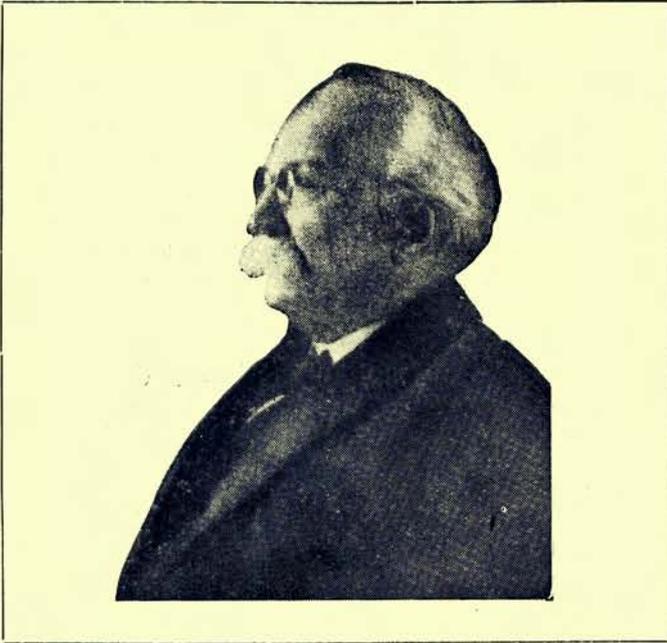
La creación de nuevas ciudades.

Las ciudades de la época de las grandes industrias y de la concentración económica en Inglaterra, en Francia, en Bélgica, en los Estados Unidos, en Alemania, en Italia, en la América Latina, en el Imperio Colonial Inglés, en el Japón.

Después de la era del Atlántico, la era del Pacífico.

Los programas o condiciones geológicas, geográficas, meteorológicas, históricas, económicas y sociales de la ciudad, a través de las edades transecurridas y en la época actual, separadas para servir de base al establecimiento de los planos reguladores de acondicionamiento, de embellecimiento y de extensión de las ciudades prescritas por la ley del 14 de marzo de 1919.

# Ebenezer Howard



*Un símbolo internacional de visión, de tenacidad, de amor y de buena voluntad*

Luchó treinta años de su vida contra el hacinamiento humano en las grandes ciudades, contra la degeneración y el vicio que veía aumentar con el crecimiento de la población en los grandes centros urbanos; luchó por la descentralización de las poblaciones y por la creación de ciudades jardines como entidades independientes en donde el trabajador pudiera tener cerca del lugar de su trabajo diario, su **hogar** y su **jardín** y empezando en 1898 con la publicación de su libro "**Mañana: Un sendero pacífico hacia una reforma real.**" Poco después de su regreso de Chicago—donde trabajaba como taquígrafo en una oficina de abogados—, siguió con la fundación de la Asociación de Ciudades Jardines y de Planificación de Ciudades en 1899. En 1903 se registró, debido a sus esfuerzos personales, la primera Ciudad Jardín: Letchworth. En 1913 fue electo presidente de la International Federation for Housing and Town Planning, y en 1920 logró el establecimiento de la segunda Ciudad Jardín en Welwyn. El primero de mayo de 1928 murió el iniciador del movimiento en favor de las Ciudades Jardines y fundador de Letchworth y Welwyn.

En julio de 1928 al celebrarse el Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, en el anfiteatro de la Sorbona ante 1,300 delegados representando a 47 naciones y con la presencia de los representantes oficiales de 32 gobiernos extranjeros, todos de pie y en forma verdaderamente imponente se aprobó la siguiente resolución:

Los miembros de la Federación Internacional de Planificación y de la Habitación, con motivo de la muerte de su presidente, Sir Ebenezer Howard, O. B. E., J. P., desean queden registradas su profunda pena por la pérdida de un amigo tan querido y de un líder tan notable; su apreciación intensa del genio, de la visión y de la benevolencia que constituyeron las fuerzas dominantes de su vida; su gratitud por la obra benéfica que realizó; y su firme resolución, inspirados por sus ideales y por su ejemplo, de continuar su obra con mayor éxito y llevarla a una realización más completa.

La Federación reconoce que en su rebelión contra la miseria y degradación que vio desarrollarse en las grandes ciudades, que al desarrollar la idea de la Ciudad Jardín, y al demostrar la practicabilidad de esa idea creando dos ejemplos durante su vida, Sir Ebenezer Howard, dio un nuevo impulso, por caminos más frescos y de mayores esperanzas, al movimiento en favor de habitaciones mejores y del mejoramiento de pueblos y ciudades. El marcó el camino hacia una reconciliación de las demandas en conflicto entre la ciudad y el campo, e inspiró una esperanza fresca de que podía crearse una mayor armonía entre las demandas de una vida libre, sana y natural para el hombre y las de una civilización, cultura y arte, que dependen de una cooperación estrecha entre los habitantes de una ciudad.

La Federación cree que las ideas fructíferas implantadas por el padre de las Ciudades Jardines, y alimentadas con tanto éxito por él, ahora que ya des cansa de sus labores, seguirán creciendo, y probarán su valor y su vitalidad por su adaptabilidad a condiciones nuevas, así como su capacidad para divulgar su influencia en muchos movimientos para el mejoramiento de las condiciones de vida tanto en la ciudad como en el campo.

# Comité Internacional Conmemorativo "Ebenezer Howard"

Se ha formado un Comité Internacional para establecer un memorial a Sir Ebenezer Howard, el iniciador del movimiento en favor de las Ciudades Jardines y el fundador de las Ciudades Jardines de Letchworth y Welwyn, con motivo de su muerte el primero de mayo de 1928.

Un memorial digno de su nombre debe ser algo viviente. Su espíritu vigoroso y su mente tan fecunda, estaban muy lejos de contentarse con la fundación de dos ciudades solamente, o con el trabajo que se ha empezado en el sentido de iniciar y divulgar el movimiento a favor de la planificación de ciudades y darle impulso a la demanda de condiciones mejores en la habitación a través del mundo.

Letchworth y Welwyn continuarán creciendo y serán monumentos permanentes al genio de su fundador, pero si su obra ha de fructificar plenamente, hay mucho que hacer para que el mundo se dé cuenta del valor total de sus ideas. Deben surgir más ciudades jardines y poblaciones satélites. Esfuerzos mayores deben hacerse para convencer a los estadistas, reformadores, financieros, manufactureros, etc., de lo esencialmente correcta y practicable que es la política de repartir las industrias y la población y de reducir la concentración en las ciudades congestionadas del mundo.

El trabajo de influenciar a la opinión pública, y en particular el de satisfacer las mentes de aquellos que en posiciones de responsabilidad tienen el poder para dar forma a esta política, depende, en gran parte de la preparación y presentación de las pruebas económicas y sociológicas que la apoyen.

Por consiguiente se ha resuelto reunir un Fondo Conmemorativo Howard para usarse en la forma siguiente:

- (1) Para perpetuar el nombre de Sir Ebenezer Howard por medio de la erección de placas conmemorativas en las Ciudades Jardines de Letchworth y Welwyn, que él fundó, y en Londres, que fue el lugar de su nacimiento.
- (2) Para emprender estudios e investigaciones relacionados con los principios que deberían re-

gir la localización y distribución de las poblaciones y las industrias, incluyendo su relación con la planificación regional, buenas habitaciones y buen diseño cívico; y para proporcionar los medios de divulgación a través del mundo de los resultados obtenidos por medio de libros, becas, conferencias u otros medios.

Después de satisfacer el primer objeto, el Fondo se dividirá en dos secciones: (a) Inglesa, y (b) Internacional. Se propone que el Fondo Inglés se pague a la British Garden and Town Planning Association y el Fondo Internacional a la International Federation for Housing and Town Planning, las dos agrupaciones con las que Sir Ebenezer Howard siempre estuvo íntimamente ligado, para ser administrados por ellas, respectivamente.

Los suscritos deberán indicar a qué sección del Fondo, Inglesa o Internacional (o ambas) desean que se asignen sus subscripciones. Si esto no se hiciere, la subscripción se asignará de acuerdo con el criterio del Comité.

Se dará cuanta del progreso que tenga este llamado, periódicamente, en "Garden Cities and Town Planning", y en el Boletín Oficial de la International Federation for Housing and Town Planning.

El Comité, que incluye a los representantes de las organizaciones en muchos países asociados con la obra de Howard, hace un llamado a todos aquellos que sientan el movimiento por el que él trabajó para cooperar con él para obtener una cantidad suficiente de dinero para llenar ampliamente los fines que persigue este Comité.

Las subscripciones deberán enviarse al arquitecto Carlos Contreras, presidente de la Asociación Nacional Mexicana, para ser remitidas al H. Cecil Harmsworth, 13 Hyde Park Gardens, London. W. 2.

El Comité Internacional está compuesto de las siguientes personas:

- CECIL HARMSWORTH (Chairman of the Committee).  
H. P. BERLAGE (Vice-President, Internationale Federatie voor Volkshuisvesting en Stedebouw, Amsterdam).  
ALEXANDER M. BING (President of the City Housing Corporation, New York).

- EINAR BOOK (Sosialiministerio, Finland).
- HANS BERNOULLI (Professor, Bund Schweizer Architekten, Basel).
- A VAN BILLOEN (Directeur a la Caisse d'Épargne. Secrétaire général de la Ligue contre les Taudis).
- LOUIS BONNIER (Inspecteur général honoraire des Services d'architecture et d'esthétique et de l'extension de Paris).
- ELIZABETH M. CADBURY (Bournville, England).
- ALBERTO CALZA-BINI (President dell' Istituto per le Case Popolari in Roma).
- NEVILLE CHAMBERLAIN (Minister of Health, Great Britain).
- CARLOS CONTRERAS (Presidente, Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana).
- S. CHARLETY (Recteur, Président du Conseil de l'Université de Paris).
- J. R. CLYNES (M. P. for Platting Division of Manchester; formerly Lord Privy Seal, Great Britain).
- DAWSON OF PENN (Physician in Ordinary to His Majesty King George V.).
- ROBERT W. de FOREST (President, National Housing Association, U. S. A.).
- F. E. FREMANTLE (M. P. for St. Albans Division, Herts, England).
- CH. GIERLOFF (Direktor, Norsk Forening for Boligreformer).
- D. LLOLD GEORGE (Ex-Prime Minister of Great Britain).
- P. HALLMAN (F.d. Stadsplanedirektor, Stokholm).
- KAI HENDRIKSEN (Formed, Dansk Byplanlaboratorium).
- HIRTSIEFER (Staatsminister und Preussische Minister für Volkswohlfahrt).
- HARALD HALS (Reguleringschef i Oslo).
- GUY M. KINDERSLEY (M. P. for Hitchin Division, England).
- E. KLOTI (Stadtpräsident, Zürich).
- ALBERT LILJENBERG (Stadsplanedirektor, Stokholm).
- FR. LILLJEKVIST (Chef for Stadsplanebyran, Kungl. Byggnadsstyrelsen, Stokholm).
- GUSTAV LINDEN (Arkitekt, Kungl. Byggnadsstyrelsen, Stokholm).
- LUEKEN (Oberbürgermeister der Stadt Kiel, Präsident der Deutschen Gartenstadtgesellschaft).
- LOUIS LOUCHEUR (Ministre du Travail, de l'Hygiène et de l'Assistance et de la Prévoyance Sociales).
- JHON NOLEN (Past-President of the National Conference on City Planning, U. S. A.).
- JOSE MARVA (Director de Trabajo, Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, Madrid).
- MAZZUCCO (Presidente dell' Istituto per le Case degli Impiegati dello Stato, Italia).
- FR. MARTENSEN-LARSEN (Departementechef in Indenrigsministeriet, Danmark).
- ALICE G. MASARYKOVA (Predsedkyně, Dobrovolných Sociálních a Sociálně Zdravotních Spolku, Československých).
- EUGENJUSZ PIĘSTRZYŃKI (Dryrektor, Polskiej Publicznej Służby zdrowia, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).
- SVERRE PEDERSEN (Professor ved Norges Tekniske Høiskole, Trondhjem).
- LADISLAV P. PROCHAZKA (Fysikat, Hlavní Města Prahy).
- GEORGES RISLER (Président de l'Union Nationale des Fédérations d'Organismes d'Habitations a bon marché, Paris).
- HENRI SELLIER (Conseiller général de la Seine, Maire de Suresnes).
- G. BERNARD SHAW.
- PAUL STRAUSS (Sénateur, Ancien Ministre de l'Hygiène, Paris).
- JOHN SULMAN (Vice-President of the International Federation for Housing and Town Planning, Sydney, Australia).
- LAWRENCE VEILLER (Editor of "Housing," New York).
- EMILE VINCK (Sénateur, Président de la Société Nationale des Habitations et Logements a bon marché, Bruxelles).
- ASTON WEBB (Past-President of the Royal Academy, Great Britain).
- F. M. WIBAUT (Senator, Amsterdam).
- KINGSLEY WOOD (Parliamentary Secretary to the Ministry of Health, Great Britain).

REPRESENTING:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| R. O. MOON,<br>E. G. CULPIN,<br>HERBERT WARREN,                        | } | The British Garden Cities and<br>Town Planning Association.    |
| H. B. HARRIS,<br>BONHAM EDGAR CARTER<br>N. MACFADYEN,                  |   | }  |
| THEODORE CHAMBERS,<br>A. KAYE BUTTERWORTH<br>R. L. REISS,              | } |  |
| W. H. GAUNT,   |   |  |
| F. J. HOW,   |   | Welwyn Urban District Council.                                 |
| R. SCHMIDT (Essen),<br>A. BRÜGGEMAN (Paris),<br>C. B. PURDOM (London), | } | The International Federation<br>for Housing and Town Planning. |
| G. MONTAGU HARRIS,   |   |  |
| RAYMOND UNWIN,   |   | The Royal Institute of British Architects.                     |
| G. W. RUSSELL,   |   | Hertfordshire Country Council.                                 |
| HENRIETTA BARNETT,   |   | Hampstead Garden Suburb Trust, Ltd.                            |
| A. S. DEAN,  |   | Bournville Village Trust.                                      |
| F. M. ELGOOD,  |   | National Housing and Town Planning Council (Great Britain).    |
| ALFRED T. PIKE,  |   | Secretary to the Committee.                                    |

# Fondo para la Planificación de México

El lunes 8 de abril, en la reunión mensual de los presidentes de las Sociedades Científicas de México, en el Restaurant de Chapultepec, bajo la presidencia del señor ingeniero don Luis Híjar y Haro, presidente de la Sociedad de Geografía y Estadística—la Sociedad Científica más antigua de América y la cuarta en antigüedad en el mundo—y con la asistencia de los señores licenciado don Ezequiel Padilla, secretario de Educación Pública, y licenciado don Antonio Castro Leal, rector de la Universidad de México, el señor arquitecto don Carlos Contreras, presidente de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, propuso que con motivo de la muerte de Sir Ebenezer Howard y aprovechando la iniciativa de la International Federation for Housing and Town Planning con la creación de un Comité Internacional Conmemorativo Ebenezer Howard para perpetuar la memoria de este distinguido ciudadano, se obtuviera

de entre los miembros de las treinta Sociedades Científicas de México una cantidad que sirviera de base, de semilla, para la formación del “Fondo para la Planificación de México”, cuyos intereses, con el apoyo de la International Federation for Housing and Town Planning, sirvieran para impulsar el interés y los trabajos de Planificación en México. La proposición del arquitecto Contreras mereció la aprobación de los presentes y el señor rector de la Universidad ofreció una cantidad para contribuir a la formación de este fondo. El señor Lic. Padilla indicó que una vez presentada en forma concreta la proposición, también recibiría el apoyo de la Secretaría de Educación. Es indudable que este fondo llegará a tener una importancia capital en el desarrollo del movimiento a favor de la Planificación en México y del mejoramiento de las ciudades mexicanas.

## Congreso Internacional de Planificación

El próximo Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación tendrá lugar en Roma del 12 al 19 de septiembre próximo, bajo los auspicios del gobernador de Roma y de las principales ciudades Italianas e Institutos para la Habitación del Pueblo.

Los Congresos anteriores se han celebrado en París (1913); Londres, (1914); Bruselas, (1919); Londres (1920, 1922); París (1922); Gothenburg (1923), Amsterdam (1924); Nueva York (1925); Viena (1926); París (1928).

Las sesiones darán principio el 12 de septiembre con una reunión preliminar en Milán, seguida de una conferencia sobre el desarrollo de Milán y viajes de estudio por la ciudad, que proporcionarán a los delegados la oportunidad de observar el trabajo que se está haciendo en Milán y los distritos vecinos, así como

para visitar los maravillosos lagos de Lombardía en la mejor época.

Se tiene la intención de hacer los arreglos necesarios para que los delegados viajen de Milán a Roma, donde darán principio las sesiones del Congreso el 14 de septiembre, terminando el 19, y permitiendo, después de esta fecha, una visita a Nápoles, Pompeya, Capri y Vesubio.

Roma tiene especial interés para los estudiantes de Planificación. Su importancia como ejemplo del desarrollo de ciudad histórica no requiere comentarios. Habrá conferencias y discusiones sobre el crecimiento de Roma y acerca de los problemas de las ciudades históricas en general. Habrá también visitas a los principales lugares de interés, para poder estudiar las lecciones del pasado en el lugar.

Roma también es interesante desde un punto de vista moderno; pues en ninguna ciudad se han encontrado tantas dificultades para replanificar de acuerdo con las necesidades modernas; adaptaciones cuidadosamente diseñadas, hábiles compromisos entre la inviolabilidad de la ciudad antigua y las necesidades prácticas de la capital moderna, están dando resultados que cada día se acercan más y más a la perfección. Los grandes proyectos de planificación para restaurar las antiguas glorias de Roma y al mismo tiempo proporcionar las facilidades adecuadas a las necesidades modernas del tráfico y el inmenso esfuerzo para combatir la crisis de la habitación con la construcción de grandes proyectos de habitaciones en los alrededores, merecerán el estudio de los delegados.

Los temas del Congreso serán:

**El desarrollo histórico de Milán.**

**El desarrollo histórico del Plano de Roma y su significado para los planificadores modernos.**

**La necesidad de estudios de investigación en desarrollos rurales y urbanos.**

**La replanificación de ciudades antiguas históricas para satisfacer condiciones modernas.**

Los requisitos modernos de la planificación, de la salubridad pública y de la habitación y la necesidad de proveer facilidades para el tráfico piden la replanificación de ciudades antiguas e históricas. En trabajos de esta naturaleza debe tenerse cuidado para salvaguardar el carácter marcado de barrios enteros o de edificios aislados, donde los valores históricos, estéticos o arquitectónicos, son importantes.

El objeto de los trabajos que se presenten y de las discusiones, será determinar los mejores métodos por los que se puedan llevar a cabo dichos proyectos sin que constituyan una carga para las autoridades públicas. Tomarán en cuenta la consideración que debe darse a los principios que deben guiar a los proyectos de demolición, reconstrucción y reedificación, para llevarlos a cabo y de manera de tomar en cuenta las facilidades de tráfico, así como los espacios libres de varios tipos y la necesidad de reducir la carga sobre las autoridades públicas al mínimo.

## **Métodos de Planificación para la expansión de ciudades antiguas e históricas.**

El objeto de los trabajos y discusiones sobre este tema, será estudiar los métodos por los cuales las ciudades en cuestión se hayan extendido o se estén extendiendo, las lecciones que haya que aprender de estos resultados y cómo deberá procederse en la extensión de ciudades en el futuro. El método de construcción continúa alrededor de la ciudad existente en todas direcciones, la provisión de una faja de verduza (arbolado o zona agrícola), o bien un desarrollo radial con grandes espacios, libres intermedios y unidades independientes de desarrollo, son ejemplos de varios diferentes métodos. Para cada método será necesario considerar los arreglos adecuados de medios de transporte, etc. Será necesario discutir hasta qué grado y por qué medios económicos o legislativos deberá reglamentarse la construcción, de manera de fomentar las empresas constructoras y a fin de que el desarrollo se lleve a cabo en una forma racional y disciplinada.

**Métodos de financiamiento para las habitaciones de las clases trabajadoras, con referencia especial a los métodos de atraer nuevos capitales.**

El financiamiento de proyectos constructivos de habitaciones para obreros, es todavía tema de grave consideración para las autoridades públicas y para todos aquellos que tratan de combatir la crisis de la habitación. Los recursos financieros de muchas autoridades públicas, se hallan demasiado restringidos y hay desconfianza en la inversión de capitales privados en las empresas constructoras de casas.

El objeto de los trabajos y de las discusiones será determinar los métodos necesarios para obtener mayores recursos para la construcción de casas para las clases media y obrera. Esto necesitará la discusión de la posibilidad de obtener mayores contribuciones de organizaciones públicas, el desarrollo de fuentes existentes privadas de capital y la manera de encontrar nuevas fuentes. Entre las fuentes de capital privado existentes, se hallan las Asociaciones Constructoras y de Préstamos "Building and Loan Associations, Building Societies", "Societes de Crédit Immobilier". "First and Second Mortgage Banks", Savings Banks Loans", "Public Utility Housing Societies", "Housing Bonds", etc.

**Proyectos de habitaciones apartamentos en grandes ciudades.** En muchas grandes ciudades la mayor parte de las habitaciones son del tipo "edificios para varias familias". Es necesario estudiar los principios que deben controlar la proyectación de este tipo de edificio para habitaciones, pues existen problemas importantes de higiene, moralidad y condiciones sociales, que hay que considerar. Entre los puntos de discusión existen los siguientes: el lugar más adecuado desde el punto de vista económico, la mejor distribución de los edificios en relación con los caminos y espacios libres y el tipo más adecuado, desde el punto de vista de número de pisos, patios interiores y exteriores, número de habitaciones por escalera en cada piso, la colocación de cimentaciones. El problema de alojar familias numerosas, forma parte de este tema.

Los aspectos económicos del problema son de importancia primordial, especialmente en lo relativo a las clases media y trabajadora.

Dada la importancia de estas reuniones internacionales, creemos que el Gobierno mexicano debe estar representado en forma adecuada en el próximo Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación y confiamos en que aquellas de nuestras autoridades que se interesan en estos problemas—los señores secretarios de Hacienda y de Comunicaciones y Obras Públicas y el jefe del Departamento del Distrito Federal—hagan un esfuerzo por que el representante de México lleve al Congreso algunos datos sobre estos temas relacionados con México—tenemos, por ejemplo, el problema único de nuestras ciudades arqueológicas—y de nuestros ejemplares únicos también como Taxco—y nos traigan la recopilación de sus observaciones y de las conclusiones del Congreso, que nos ayuden a resolver nuestros problemas y a estimular el interés de los mexicanos en la planificación y en el mejoramiento de nuestras ciudades.

# Proyecto para la Carrera de Planificador de Ciudades en la Escuela Nacional de Bellas Artes de la U. N.

CONSIDERANDO que la experiencia ha demostrado que se necesitan en el mundo especialistas en la ciencia y arte de la planificación de ciudades y de regiones; individuos que además de su amplia cultura posean conocimientos de historia, legislación, finanzas, organización y administración de ciudades, servicios públicos, y que sean maestros en el arte de la composición, creo que es menester preparar a seleccionados elementos mexicanos para que puedan prestar los servicios antes indicados en bien del desarrollo y mejoramiento de México.

En vista de lo anterior, propongo la creación de la carrera de planificador de ciudades en la Escuela Nacional de Bellas Artes, con la siguiente organización y programa de estudios:

Título que se otorgará: planificador de ciudades.

Duración de la carrera: tres años.

Pre-requisito para ser admitido: Bachillerato de la E. N. P.

Materias de estudio:

- 1° Historia. (a) Estadística.  
(b) Evolución de ciudades.  
(c) Investigación.
- 2° Servicios Públicos. (a) Topografía y levantamiento de planos. Nivelaciones.  
(b) Agua, drenaje, alumbrado, pavimentación, etc.  
(c) Salubridad.  
(d) Medios de transporte.  
(e) Comunicaciones y tráfico.
- 3° Administración pública de ciudades. (a) Funcionamiento.  
(b) Organización Municipal.
- 4° Legislación. (a) Legislación y reglamentaciones.  
(b) Zonificación.  
(c) Comisiones de planificación.
- 5° Finanzas. (a) Financiamiento de obras públicas.  
(b) Impuestos.

- 6º Diseño y composición. (a) Dibujo.  
 (b) Problemas especiales de geometría descriptiva aplicada.  
 (c) Perspectiva.  
 (d) Jardinería y Arquitectura de Paisaje.  
 (e) Presentación.  
 (f) Tesis.

Estas materias agrupadas bajo los seis principales encabezados se dividirían en forma adecuada en los tres años de la carrera, dándole preferencia al diseño y a la composición.

Para lograr cuanto antes la formación de un cuerpo de profesores mexicanos para la Facultad de Planificación de la Escuela Nacional de Bellas Artes, me permito sugerir la conveniencia de que se envíen pensionados a tres alumnos de la Escuela Nacional de Bellas Artes seleccionados por medio de un concurso especial, a las Facultades de Harvard (Harvard School of Landscape Architecture), de París (Institut d'Urbanisme) y Liverpool para que regresaran a prestar sus servicios obligatorios durante tres años, como equivalente de la pensión que recibieran durante ese mismo período.

Creo sería conveniente también hacer venir a prominentes urbanistas para que dieran series de conferencias en la Escuela Nacional de Bellas Artes, sobre diferentes temas y aspectos de la planificación.

Finalmente, creo que es urgente e indispensable crear la Biblioteca de la Escuela Nacional de Bellas Artes, como base de planificación de los estudios que se hagan en esta Facultad.

Como base de discusión, me permito incluir un estimativo de costo para la organización de la Facultad de planificación en la Escuela Nacional de Bellas Artes.

Un director. Profesor de Planificación, Diseño y Composición, \$10.00 diarios. . . . .	\$ 3,650.00
Un profesor de Historia, \$8.00 diarios. . . . .	2,920.00
Un profesor de Servicios Públicos, \$6.00 diarios. . . . .	2,190.00
Un profesor de Administración Pública de Ciudades, \$6.00 diarios. . . . .	2,190.00
Un profesor de Legislación, \$6.00 diarios. . . . .	2,190.00
Un profesor de Finanzas, \$6.00 diarios. . . . .	2,190.00
	<hr/>
	\$ 15,330.00
Creación de la Biblioteca, gastos de secretaría. . . . .	\$ 4,670.00
	<hr/>
Total. . . . .	\$ 20,000.00

**PRIMER AÑO:**

Topografía y levantamiento de Planos. . . . .	3 horas
Perspectiva. . . . .	4 "
Geometría Descriptiva Aplicada. . . . .	1 "
Estadística. . . . .	2 "
1º Historia de Evolución de Ciudades en la Antigüedad. . . . .	3 "
1º Servicios Públicos. . . . .	2 "
Teoría de la Planificación. (El plano de Ciudad). Primer Año de Composición. . . . .	15 "
1º Investigación. . . . .	3 "
	<hr/>
	33 horas

**SEGUNDO AÑO:**

2º Historia de Evolución de Ciudades en la Edad Media. . . . .	3 horas
2º Servicios Públicos. . . . .	2 "
1º Administración de Ciudades. . . . .	5 "
1º Legislación. . . . .	3 "
1º Jardinería y Arquitectura de Paisaje. . . . .	5 "
1º Finanzas. . . . .	2 "
2º Composición. . . . .	10 "
2º Investigación. . . . .	3 "
	<hr/>
	33 horas

**TERCER AÑO:**

3º Historia de Evolución de Ciudades en la Epoca Moderna. . . . .	3 horas
3º Servicios Públicos. . . . .	2 "
2º Administración de Ciudades. . . . .	5 "
2º Legislación. . . . .	3 "
2º Finanzas. . . . .	2 "
3º Composición. . . . .	10 "
2º Jardinería y Arquitectura de Paisajes. . . . .	5 "
3º Investigación. . . . .	2 "
	<hr/>
	32 horas

*Carlos Contreras*





# Asociación Internacional de Ciudades Lineales

## Estadutos

Artículo 1º Se funda una Asociación denominada ASOCIACION INTERNACIONAL DE CIUDADES LINEALES. Su domicilio social está en París, Boulevard du Temple, 9.

Artículo 2º SU OBJETO: Propagar la creación de Ciudades Lineales en todos los países siguiendo los principios de Arturo Soria y Mata, cuyo análisis se da en el anexo de estos Estatutos.

Establecer proyectos de Ciudades Lineales nacionales, internacionales y transcontinentales. Determinar las formas más racionales de población, para evitar, de una parte, la concentración excesiva sobre diferentes puntos del globo de gran densidad de habitantes, y para constituir, de otra parte, una aportación indispensable a los países de poca natalidad. Examinar la fijación y nacionalización de inmigrantes susceptibles de asimilación.

Artículo 3º La ASOCIACION INTERNACIONAL DE CIUDADES LINEALES es una asociación de investigación y de propaganda. Las cuotas de sus miembros son integralmente destinadas al pago de los gastos ocasionados por los trabajos de la Asociación.

Artículo 4º Las cuotas se fijan como sigue:

- Socio adherido: 5 francos al año.
- Socio de número: 100 francos al año.
- Socio protector: 300 francos al año.
- Socio donante: 500 francos al año.

Artículo 5º El título de socio adherido se crea para permitir a cada persona que simpatice con el objeto de la Asociación, su adhesión moral. Da derecho a ser convocado a las conferencias de la Asociación, pero no al de participar en las deliberaciones ni al voto en las diferentes asambleas.

Artículo 6º La Asociación contesta gratuitamente a toda persona deseosa de ser informada sobre todas las cuestiones que constituyen el objeto de su actividad.

Artículo 7º El título de **socio corresponsal** puede ser atribuído, con arreglo a dictamen de la oficina, bajo reserva de confirmación por el Consejo Directi-

vo, sin que este título entrañe el pago de ninguna cuota.

Artículo 8º LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE CIUDADES LINEALES fomenta la creación de asociaciones nacionales adheridas en todos los países. Se rige por las leyes francesas que conciernen a las asociaciones.

Artículo 9º La Asociación utiliza todos los medios posibles de investigación, informe y propaganda: encuestas, exposiciones, conferencias, fotografías, vistas para proyección fija y películas, organización de viajes y recepciones. Consultas gratuitas.

Artículo 10. LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE CIUDADES LINEALES, bajo los auspicios de un Comité de Patronato, está dirigida por un Consejo Directivo. El Consejo nombra el personal de su oficina y estatuye su reglamento interior.

## ¿Qué es una Ciudad Lineal?

Colber pensó ya en crear una Ciudad Lineal, desde París a Saint Germain y con dirección al mar. Un ingeniero francés, M. Franco, se hizo eco de esta idea a principios del siglo XX. Mas, es al eminente español don Arturo Soria y Mata a quien corresponde el honor de haber determinado, desde 1882, los principios de la Ciudad Lineal y también el haber comenzado a construir una, a las puertas de Madrid, en 1894.

Los habitantes de una Ciudad Lineal tienen el privilegio de disfrutar de la vida campestre y estar, al mismo tiempo, en la proximidad de un medio de transporte rápido, puesto que el eje generador de la Ciudad Lineal, lo constituye una vía férrea de servicio frecuente.

En efecto, la Ciudad Lineal es una población de longitud indefinida, que no se desarrolla alrededor de un punto, por ejemplo, la gran plaza de las ciudades "radiales" o de diversos puntos como en las viejas capitales, sino a lo largo de una gran avenida admirablemente dotada bajo el punto de vista de los servicios urbanos, embellecida y saneada por árboles

y jardines y bien servida por tranvías frecuentes y rápidos.

Su contextura se inicia por una avenida-parque de 40 a 100 metros de anchura, sin longitud determinada, a la que afluyen calles transversales de 200 a 500 metros de longitud por 15-30 de anchura, formando manzanas de 80 a 200 metros de frente. Esta es la Ciudad Jardín que se desarrolla sin límites, pero con mucho más espacio y posibilidades. Es este, en todo caso, uno de esos raros desarrollos de ciudades modernas donde a cada uno se le asegura poseer su casa independiente de las demás, rodeada de un jardín y próxima al campo.

La Ciudad Lineal puede presentar un perfil curvilíneo o bien ser perfectamente recta. Es la fórmula

más flexible para la planificación de vastos terrenos. Sus posibilidades de aplicación son múltiples, como lo ha demostrado en sus obras don Arturo Soria, en primer término, y otros urbanistas, como Pétavel, M. Arthur Caney, M. Warreng, Sr. G. del Castillo, etc., etc., y más recientemente en "Paris s'étand" de M. Georges Benoit-Lévy.

La Ciudad Lineal es la arquitectura racional de ciudades, triunfantes en la moderna urbanización porque entraña todas las bondades de la ciudad-jardín inglesa y los refinamientos y previsiones para la vida social natural acomodada a los adelantos científicos de la locomoción, de la vivienda higiénica y de la justa repartición de la tierra para la mejor colonización de los campos y felicidad humana.

## Encuesta sobre la Legislación Comparada, con referencia a la Urbanización de Ciudades

Desearíamos recibir el texto de las leyes y reglamentos más recientes, así como disposiciones nuevas que conciernan a los extremos siguientes:

**I. URBANIZACION DE CIUDADES Y DE SUS REGIONES SUBURBANAS** y principalmente sobre: alineaciones y servidumbres en las partes construídas y no construídas en aglomeraciones y fuera de ellas; división de las barriadas en zonas de construcciones reservadas, respectivamente a las viviendas vecinales, a las casas vecinales rodeadas de jardines, a los municipios, a la industria, etc.

**II. LIMITACION Y LOCALIZACION DE INDUSTRIAS.**—¿Hay leyes o reglamentos que prohíban la implantación de nuevas industrias en lugares muy habitados? ¿Se prevé, por ejemplo, la prohibición de establecer grandes fábricas que puedan atraer a su alrededor millares de familias obreras, en el interior de grandes ciudades en que la población es ya muy densa?

Ocurre, por ejemplo, en gran número de ciudades alemanas, que se reservan a las fábricas barriadas especiales, pero esto no impide que la implantación de nuevas fábricas, aun en los barrios especiales, sea susceptible de complicar el problema del alojamiento y de los transportes, ya que los barrios vecinos estarán ya muy poblados. ¿Qué se ha previsto en parecidos casos? Nos interesaría vivamente poseer en esta materia antecedentes de legislación extranjera.

**III. Leyes, reglamentos y disposiciones concernien-**

tes a las reservas de espacios libres, pequeños terrenos de juego y parques interiores; grandes parques urbanos, bosques reservados, sistemas de avenidas, parques que enlacen todos los espacios libres.

**IV. ¿El Estado y los Municipios tienen derecho a percibir de los propietarios ribereños y en una zona determinada, indemnizaciones por la plus valía conseguida a causa de la realización de trabajos de interés público, tales como caminos, tranvías, ferrocarriles, parques, etc?**

Bajo qué formas estas plus valías son percibidas: a) al ejecutar los trabajos; b) por anualidades sucesivas; c) al vender el inmueble; etc.

**V. EXPROPIACION POR CAUSA DE UTILIDAD PUBLICA.**—Aplicación de estas diferentes modalidades en los planes de urbanización y extensión de ciudades:

a) ¿Un plan de urbanización y extensión debidamente dispuesto, lleva consigo el derecho a la expropiación para todos los trabajos que conciernan a su realización, o qué leyes y decretos son necesarios para la aplicación de cada una de estas partes?

b) ¿Prevé la ley la expropiación pública para reservas de espacios libres y casas baratas?

c) ¿Pueden expropiarse barrios enteros con objeto de reconstruirlos siguiendo un nuevo plan de urbanización, como en el caso de la ley Adickes, aplicada a la ciudad de Francfort?; ¿se pueden imponer servidumbres de no construcción en las grandes vías de

comunicación, con o sin indemnización, y a qué distancia a una y otra parte del eje del camino?

d) ¿Cómo y por quién son calculadas las indemnizaciones por expropiación?

VI. a) Superficie, longitud de los diferentes radios y de la circunferencia, cifra de la población de ..... Igual informe en lo relativo a la anexión de parte de otros términos municipales.

b) ¿Cómo se administra este territorio? Anexión de ayuntamientos, consorcio y convenios particulares de las grandes administraciones en lo referente a servicios urbanos (Aguas, electricidad, gas, transportes, etc.)

c) ¿En qué límites naturales o relativos está comprendida la anexión?

d) ¿Hay tendencia a la descentralización?

1) Para la limitación de la población en un medio determinado del centro de la capital.—2) Por la creación de ciudades secundarias, ya autónomas, ya en conexión con la capital.—3) Por el desarrollo de las pequeñas ciudades circundantes.—4) Existe tendencia a limitar la extensión de las grandes ciudades y a rodearlas de una cintura de espacios libres y campos de cultivos.

VII. TRANSPORTES.—Cuáles son las tendencias en materia de transportes: a) Todos los medios de transporte de un cierto radio del centro de la ciudad, están en manos de una misma administración.—b) Hay un programa de nuevas vías de tranvías de circulación rápida, que tiendan a unir la capital con centros secundarios (arterias radiales) o estos centros secundarios entre sí (línea de circunvalación) y a qué dis-

tancia se encuentran unas de otras.—c) La prolongación del metropolitano en las afueras se realiza en subterráneos, en zanjas, sobre el camino, o al nivel del mismo pero en plataformas especiales.

Encarecemos una lista de los puntos de término, con distancia en kilómetros del centro de la ciudad y tarifas de transportes.

VIII. HABITACION.—La ciudad de..... está autorizada para comprar terrenos, sea dentro de su jurisdicción, sea fuera de la misma, con objeto de constituir un dominio. ¿Cuál es la extensión de las propiedades que posee de esta forma? ¿Revende estos terrenos, sujetos a servidumbres, a sociedades concesionarias para la creación de barrios nuevos, o los construye por sí misma?

Suplicamos algunos ejemplos.

b) Creación de nuevas casas por las municipalidades o con la ayuda del Estado.—Se tiende a la desaparición de viviendas insalubres y a la demolición de tugurios, de modo que a medida que la colectividad mejore las condiciones de habitación y las familias confinadas en estos tugurios encuentren mejor alojamiento y no sea ocupada su mala vivienda por nuevos vecinos que a falta de otros alojamientos, se instalen en los insalubres que se han abandonado.

c) ¿Cuando un Municipio efectúa la expropiación de viviendas insalubres queda obligado, como en la ley inglesa, a proporcionar nuevos alojamientos a los que las habitaban? ¿Está obligado asimismo, a reconstruirlos y a darles vivienda en las mismas; o puede revender los terrenos expropiados alojando a sus moradores en nuevos barrios suburbanos?



ES tiempo ya de fijar claramente en la mente de los mexicanos que ANTES DE CONSTRUIR ES NECESARIO PROYECTAR Y CALCULAR, y si esto es tan evidente cuando se aplica a la construcción de una casa, con muchísima más razón debe seguirse este camino cuando se trata de una CIUDAD, de una REGION o de toda una NACION.

El año de 1929 debe dedicarse exclusivamente a formular el programa de desarrollo ordenado del Valle de México.

Necesitamos urgentemente el "Plano Regulador del Valle de México".

No ha tenido la Ciudad de México en toda su historia, de 1325 a la fecha, una oportunidad como la que se le presenta ahora para lograr la unión de sus habitantes, con el firme propósito de trabajar para obtener que el Gobierno y el Departamento del Distrito Federal procedan desde luego a la formación del Plano Regulador del Distrito Federal.

# Proyecto para la Creación de una Oficina de Planificación

PROYECTO presentado al señor doctor don José M. Puig Casaurane, Jefe del Departamento del Distrito Federal, para la creación de una oficina, bajo la dirección del suscrito, para encargarse de los trabajos relacionados con la Planificación del Distrito Federal:

El Plano Fotográfico Aéreo consiste en un levantamiento foto-topográfico muy preciso a la escala de 1:1,200 que proporcionaría desde luego datos exactos de condiciones existentes; resultaría sumamente económico comparado con el levantamiento topográfico que se hiciera; sería más rápida su ejecución y facilitaría inmediatamente los trabajos del Plano de Zonificación y del Plano Regulador del Distrito Federal.

Además, podrían catastrarse todas las municipalidades al sur del Distrito Federal que no tienen plano catastral, significando esto la posibilidad de cobrar las contribuciones debidas en cada caso, y aumentar, por lo tanto, los ingresos del Departamento de Recaudación del Distrito Federal.

Este plano fotográfico aéreo abarcaría aproximadamente la siguiente región: desde Tlalnepantla al norte hasta Milpa Alta al sur y desde Tetelpa al poniente hasta Tláhuac al oriente.

La Zonificación puede definirse como la acción del Estado o de la ciudad para controlar:

- (1) La altura de los edificios.
- (2) La superficie de los lotes que deba dejarse libre, sin construcción.
- (3) El uso a que deban destinarse los lotes y edificios.

Es decir, la Zonificación es el esfuerzo inteligente y consciente para dirigir al futuro desarrollo de la ciudad por medio de una reglamentación razonable basada en la salubridad, seguridad, comodidad y bienestar de sus habitantes.

La Zonificación estabiliza y protege el valor de la propiedad y de las inversiones; divide la ciudad en zonas residenciales, comerciales, industriales, escuela-

res, forestales y de recreo, permitiendo y fomentando su desarrollo ordenado.

El Plano Regulador del Distrito Federal abarca los estudios necesarios y las soluciones y recomendaciones adecuadas sobre los siguientes elementos:

Situación topográfica del Valle de México y del Distrito Federal.

Condiciones hidrográficas.

Crecimiento y movimiento de población.

Características de la ciudad: Sede del Gobierno Federal.

Ciudad comercial: consumidora.

Ligeramente industrial y agrícola: productora.

Centro intelectual de la República: Ciudad Universitaria.

Centro turista de la República: por su belleza, por sus monumentos y por su clima.

Medios de comunicación y de transporte: sistema de calles y avenidas, alineamiento, ampliación y apertura de nuevas arterias, circuitos, etc., entradas de los caminos de automóviles a la ciudad, plazas, campos aéreos, estaciones terminales de pasajeros, de carga y de camiones y tranvías.

Un sistema de parques y vías parques: jardines, campos de juego y de recreo, bosques, viveros y reservas forestales.

Sistema de drenaje: extensión, colocación de líneas troncales, colectores, saneamiento de colonias edificadas.

Aprovisionamiento y abastecimiento de aguas: creación de presas, control de las corrientes del valle, reforestación de las cuencas, pozos artesianos, utilización de aguas pluviales.

Pavimentación.

Centros cívicos. Arquitectura en fachadas, bancas, postes, fuentes, etc.

Conservación de edificios y monumentos artísticos e históricos.

Propaganda: publicación de los trabajos realizados, conferencias, publicidad, etc.

Colonias obreras modelos.

El problema de la casa habitación económica.

Higienización y mejoramiento de los barrios pobres.

Zonificación del Distrito Federal.

Financiamiento: contribuciones especiales locales, costo de las obras proyectadas, etc.

Legislación: reglamentaciones, expropiaciones por causa de utilidad pública, compensaciones, etc.

La Reglamentación de la Construcción deberá incluir, si es posible, el Código Sanitario de la Construcción, los requisitos para proyectar y construir, las responsabilidades del constructor, los estudios sobre el subsuelo del valle, los anchos de calles, los tipos de construcción, etc., etc.

La Reglamentación de la Zonificación abarca:

- (1) La altura de los edificios.
- (2) La superficie de los lotes que deba dejarse libre, sin construcción.
- (3) El uso a que deben destinarse los lotes y edificios.

La Reglamentación de la Planificación comprende todo lo relacionado con la formación del Plano Regulador del Distrito Federal y con la realización de las obras públicas proyectadas.

#### RESUMEN:

Plano Fotográfico Aéreo.....	\$ 40,000.00
Plano de Zonificación.....	20,000.00
Plano Regulador del Distrito Federal.....	105,000.00
Reglamentaciones de la Construcción, de la Zonificación y de la Planificación del Distrito Federal .....	20,000.00
Propaganda educativa, conferencias, publicidad...	15,000.00
	<hr/>
	\$ 200,000.00
Honorarios del suscrito como Director del Plano Regulador del Distrito Federal.....	20,000.00
	<hr/>
	\$ 220,000.00
Planta de empleados de la oficina y equipo.....	40,000.00
	<hr/>
	\$ 260,000.00

Además, cree el suscrito que debería invertirse una suma adicional para publicar los trabajos que se realicen; para formar una Cartilla de Planificación que se usaría en las escuelas, y para llevar a cabo una campaña educativa cívica entre los habitantes del Distrito Federal, logrando de esta manera que conozcan la ciudad y se interesen por ella.

Podría destinarse para estos trabajos la cantidad de .....	40,000.00
	<hr/>
	\$ 300,000.00

Suponiendo que se inviertan desde el año próximo de 1930, \$10,000,000.00 anualmente en obras públicas en el Distrito Federal, de acuerdo con el Plano Regulador, y que la realización del programa de desarrollo de estos trabajos abarque un período de 30 años, se habrán gastado para 1960 \$300,000,000.00 en obras públicas en el Distrito Federal.

Por lo tanto: con \$300,000.00—o sea (0.1%) un décimo de un uno por ciento de \$300,000,000.00—el suscrito entregaría al Departamento del Distrito Federal, en el término de un año, además de los trabajos ya enumerados, una oficina de Planificación perfectamente organizada, capaz de realizar los trabajos de desarrollo del Plano Regulador del Distrito Federal.

México, D. F., 13 de febrero de 1929.

**CARLOS CONTRERAS.**

(Arquitecto).

Madero, 1. Despacho 368.

**Cada Ciudad, Cada Municipalidad, Cada Estado debe tener un  
Plano Regulador de su Desarrollo Ordenado y Armonioso.**

# Veracruz Será un Gran Puerto

Con este encabezado publicó "El Universal", el 26 de junio, el artículo que reproducimos íntegramente porque condensa, en todas sus partes, los deseos del C. secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el ingeniero don Javier Sánchez Mejorada, de hacer obra generosa de mejoramiento nacional, con la planificación de Veracruz, contando, además, con el apoyo decidido del ingeniero Tejeda, gobernador del Estado de Veracruz, quien quiere hacer en el primer puerto de la República, obra duradera, iniciando, además de la urbanización de los terrenos ganados al mar, la creación del Puerto Aéreo de Veracruz y el desarrollo de toda la región del frente de mar, desde Veracruz hasta Boca del Río, con parques, balnearios y residencias de recreo, que sirvan de atracción para el turismo nacional y extranjero.

**"DIVISION EN VARIAS ZONAS.—En los terrenos ganados al mar se construirán magníficos edificios.—Boulevards, parques y jardines.—La parte nueva de la ciudad tendrá verdaderos atractivos para los turistas.—La Planificación.**

"A fines de la semana en curso darán principio los trabajos de planificación del puerto de Veracruz que consisten en el trazo de las manzanas y lotes de terrenos ganados al mar; los de la zona residencial que se extenderá hasta Boca del Río y los de localización del Puerto Aéreo, de conformidad con el proyecto que sobre tales obras formuló el señor arquitecto don Carlos Contreras y el cual mereció la aprobación del señor secretario de Comunicaciones.

"Las dificultades que existían para llevar a desarrollo estos trabajos, han quedado subsanadas y el señor gobernador del Estado, coronel don Adalberto Tejeda, al aceptar los proyectos existentes, suma su cooperación a estos trabajos que habrán de colocar al puerto a una altura envidiable, haciendo de él uno de los más bellos y atractivos.

"Sobre este particular la Secretaría de Comunica-

ciones nos proporcionó ayer importantes datos, los cuales se condensan en los párrafos siguientes:

"Con motivo de la entrega al municipio del puerto de Veracruz de los terrenos ganados al mar con las obras de dicho puerto, según lo ordena el Decreto Presidencial respectivo, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, considerando las condiciones actuales y futuras de ese puerto con la mayor amplitud posible, y como un gran problema de conjunto, que, además de tener la importancia local, la tuviera de carácter nacional, estimando a Veracruz como el primer puerto de la República, estudió un proyecto de zonificación dividiendo las regiones en zonas comercial y residencial de varios tipos; en industrial y de ferrocarriles; en zona de recreo y comercial del frente del mar; en zona fiscal y de muelles; en zona residencial de extensión futura hasta Boca del Río, incluyendo la construcción de un importante puerto aéreo.

"Al proyectar la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la planificación de los terrenos ganados al mar, tuvo en cuenta las siguientes finalidades:

"1° Un trazo que permita la continuación de las calles existentes del puerto hasta el frente de mar y la creación de una plaza en el eje de los terrenos frente a la Escuela Naval, con dos pequeños diagonales: una hacia el Edificio de Faros y la otra hacia la esquina correspondiente, eliminando así la monotonía de la cuadrícula existente.

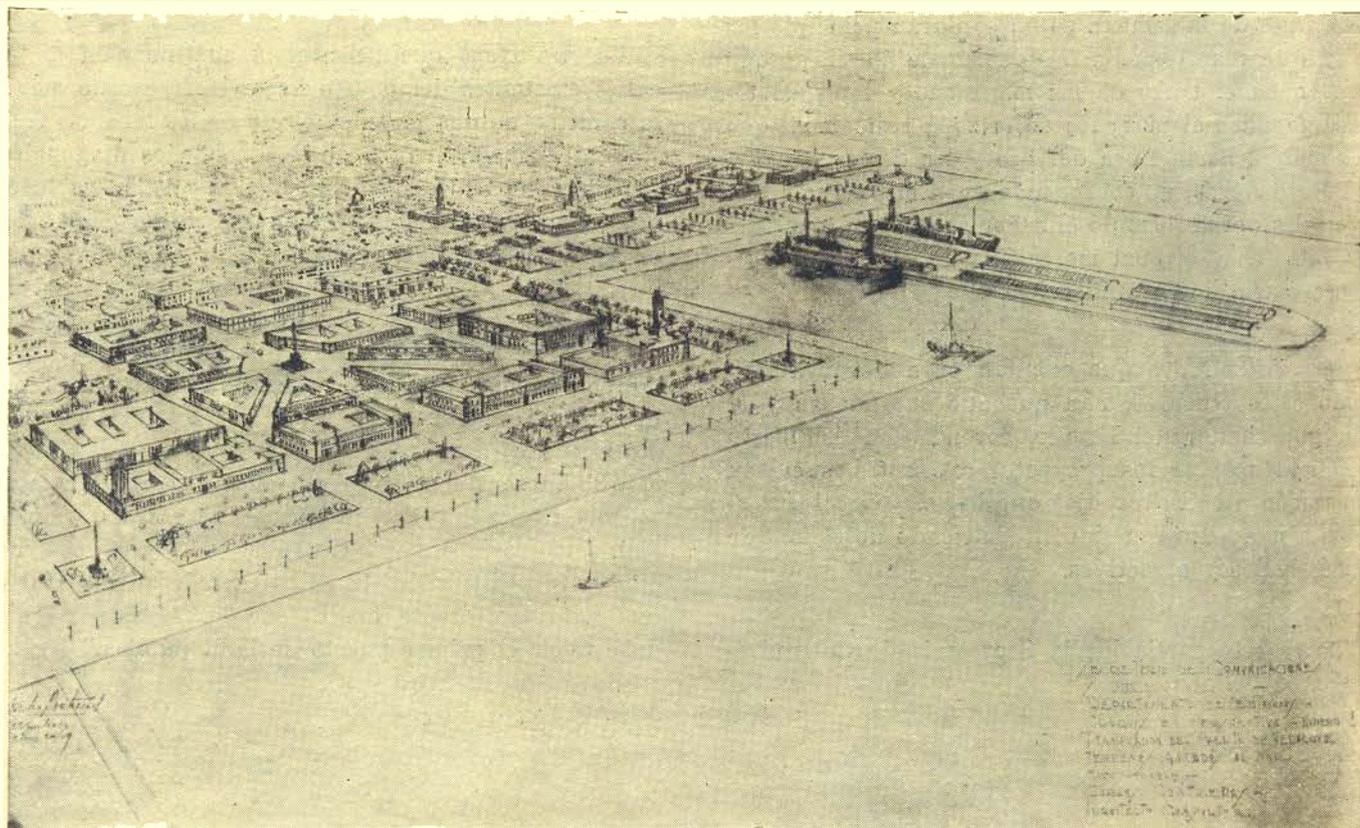
"2° Creación de boulevards amplios de paseo y desahogo, con grandes extensiones de parques y jardines, dando con su amplitud y belleza, valor a la zona por urbanizar.

"3° La construcción de edificios de importancia en todo el frente del mar de la zona de recreo y comercial, como casinos, hoteles, tiendas, etc., y la construcción y reconstrucción de edificios federales, a fin de que todo este frente tenga toda la importancia que debe tener el primer puerto de la República."



**VERACRUZ - Terrenos ganados al mar**

Cortesía de la Cía. Fairchild-American Photo, S. A., México.



**VERACRUZ - Terrenos ganados al mar: Perspectiva del proyecto del Arqto. Contreras**

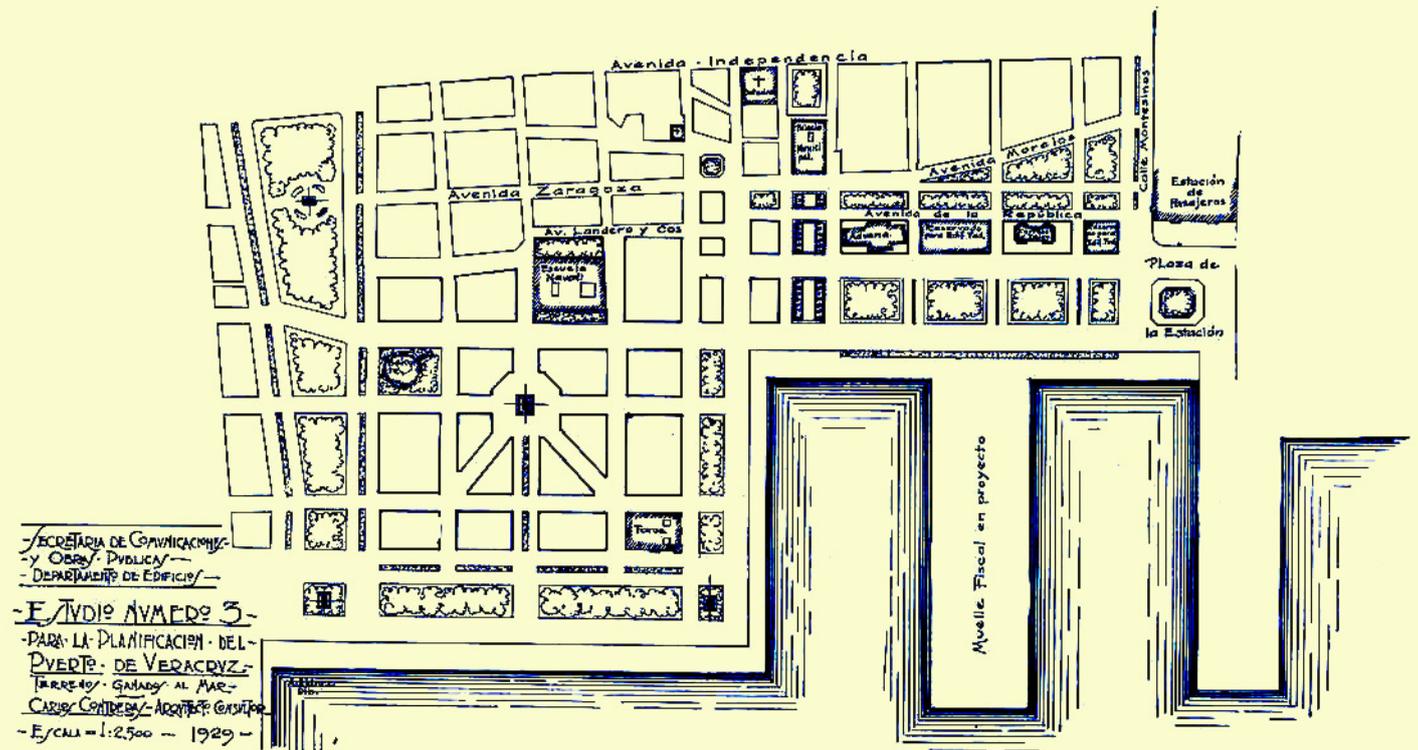
"4° Obtener una superficie aproximada de 50,000 metros cuadrados, dividida en 100 lotes con una superficie media de 500 metros cuadrados, para que al venderse, los productos que se obtengan se dediquen a la urbanización completa de esta zona, a la creación de escuelas y construcción de caminos de esa región.

"En la planificación general del puerto la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tuvo en cuenta el desarrollo futuro de todo el frente de mar hasta Boca del Río como un gran paseo y para la construcción de hoteles y balnearios adecuados que atrajesen el turismo nacional y extranjero. La creación del Puerto Aéreo con la localización de una estación de pasajeros a la entrada del campo. La ampliación de la zona residencial presente hacia esa dirección.

"Igualmente se tuvo en cuenta en el proyecto, la reforestación urgente para fijar los médanos que constantemente perjudican dicho puerto de Veracruz.

"El señor ingeniero Javier J. Ostos, oficial mayor encargado de la Subsecretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el ingeniero Ricardo Chávez, jefe del Departamento de Edificios de la propia Secretaría y el señor arquitecto Carlos Contreras, fueron comisionados por el señor ingeniero Javier Sánchez Mejorada, secretario del ramo, para exponer al ciudadano coronel Adalberto Tejeda, gobernador constitucional del Estado de Veracruz, el amplio proyecto de mejoramiento del puerto, que fue aceptado por él.

"Toda vez que el ciudadano gobernador del Estado de Veracruz ha aceptado el proyecto de que se trata, han sido comisionados para que el próximo jueves salgan varios ingenieros a cuyo frente irá el señor arquitecto Contreras, a fin de hacer el trazo de las manzanas y lotes de los terrenos ganados al mar, así como de la zona residencial que se extenderá hasta Boca del Río e igualmente, la localización del Puerto Aéreo."



**“GRANDES OBRAS EN VERACRUZ.—**Dio ya principio a sus trabajos la comisión encargada de la planificación.—En qué consisten aquellas obras.

“Ayer dio principio a sus trabajos la Comisión Técnica que ha enviado al puerto de Veracruz la Secretaría de Comunicaciones, para iniciar las obras de planificación de aquella importante ciudad, de conformidad con los proyectos que sobre el particular han sido aprobados por el señor secretario de Comunicaciones, y entusiásticamente aceptados por el gobernador del Estado, coronel don Adalberto Tejeda.

“La Comisión está integrada de la manera siguiente: arquitecto Carlos Contreras, consultor del Departamento de Edificios de la Secretaría de Comunicaciones, como jefe de la misión; ingenieros Ernesto Aburto, Jesús Aguirre Delgado, Daniel M. Islas; pasante de ingenieros José Garduño y por algunos otros elementos como ayudantes del personal técnico.

“El proyecto de planificación del puerto de Veracruz fue estudiado por el Departamento de Edificios de Comunicaciones, y formulado por el arquitecto Contreras, de quien es igualmente el proyecto del Puerto Aéreo del mismo puerto. De ambos ofrecemos fotografía en nuestra plana gráfica, pudiéndose apreciar la importancia que tienen.

“En el estudio técnico que del asunto se hizo, se comprendieron observaciones de trascendencia, tales como la importancia del frente del puerto que continuará siendo propiedad de la Federación para usos del mismo; prolongación de las calles existentes, su ampliación y la apertura de avenidas más amplias para resolver el problema presente y el futuro de una fácil circulación por todo el frente marítimo; la reservación de espacios abiertos, suficientemente amplios, para plazas, parques, jardines y arbolados, como importantes elementos de alza y estabilización de valores de la propiedad y de mejoramiento de las condiciones climatológicas, lo cual estará ligado con las obras de protección del puerto, por medio de la reforestación de las dunas y la creación de cortinas de arbolado alrededor del puerto.

“Se hizo también un estudio para la zonificación y planificación del puerto, con la mira de evitar más tarde errores difíciles de corregir y facilitar la realización de las obras que se propongan con la formación del Plano Regulador del puerto de Veracruz.

#### **“CARACTERISTICAS DE LAS OBRAS**

“Mediante ese estudio la zona de estaciones, ferrocarriles e industrias, queda claramente delimitada hacia el noroeste de los terrenos de la Terminal y ha-

cia la playa Norte, pudiendo incluir en esta zona la construcción futura de muelles adicionales de descarga, de almacenaje y de servicio de cabotaje. La zona propiamente marítima del puerto, de movimiento aduanal, de comisiones, de servicio de puerto, etc., quedará incluida entre la Estación Terminal (calle de Montesinos) hasta el malecón de paseo. La zona de frente del puerto, que está llamada a tener un carácter comercial de importancia y de atractivo turístico, comprenderá restaurantes, cafés, hoteles, tiendas de ropa y curiosidades, escuelas, etc. Del parque Juárez y parque Zamora, hacia las Avenidas del Ferrocarril, de González Pagés, de la Libertad, Dehesa y Prim, hacia Villa del Mar, Playa y Boca del Río, quedará la zona residencial, de balnearios y de paseo, con un alto porcentaje de espacios libres y arbolados, incluyendo la creación del puerto Aéreo de Veracruz.

“En resumen, mediante el estudio hecho se obtienen las siguientes conclusiones; dejar una faja libre a orillas de los muelles, en el frente del puerto, como fajas libres de circulación; crear una faja de arbolado, de importancia, en todo el frente marítimo, siguiendo la conformación del puerto y con salida hacia la ciudad por medio de avenidas de cuarenta metros de ancho, a ambos lados del parque Juárez, para desembocar en el parque Zamora.

El edificio de Faros se dejará en esquina y se reservará esa faja en los dos frentes de los muelles para edificios de importancia. Se abrirá una avenida que corresponda con la calle de E. Morelos, pasando al lado de la Escuela Naval y que servirá de eje a la composición proyectada para los terrenos ganados al mar. Se creará una plaza y dos pequeñas diagonales hacia el edificio de Faros y el correspondiente en la esquina del frente (costado de la prolongación de Ocampo). En esta plaza se levantará el proyectado monumento a Díaz Mirón.

“El baluarte de Santiago será conservado, rodeado de jardines y se destinará al Museo del puerto de Veracruz. Se conservarán las tres manzanas entre la Avenida de la República, la Avenida Morelos y la calle de Montesinos, para crear parques. Será también formada una plaza de mayor amplitud frente a la Estación Terminal para dar fácil cabida y movimiento a los vehículos de entrada y salida a la Estación.

“Tal es, en términos generales, el lineamiento general del proyecto para la planificación de Veracruz, de conformidad con los datos que nos proporcionó el señor arquitecto Contreras y los cuales resumen la resolución del problema, de acuerdo con las finalidades que persiguen las Secretarías de Comunicaciones y Hacienda.”

# Radburn, una ciudad nueva

Radburn es una ciudad nueva que se está construyendo entre Hackensack y Ridgewood en el Estado de New Jersey a veinticinco kilómetros, poco más o menos, de Columbus Circle en la ciudad de New York.

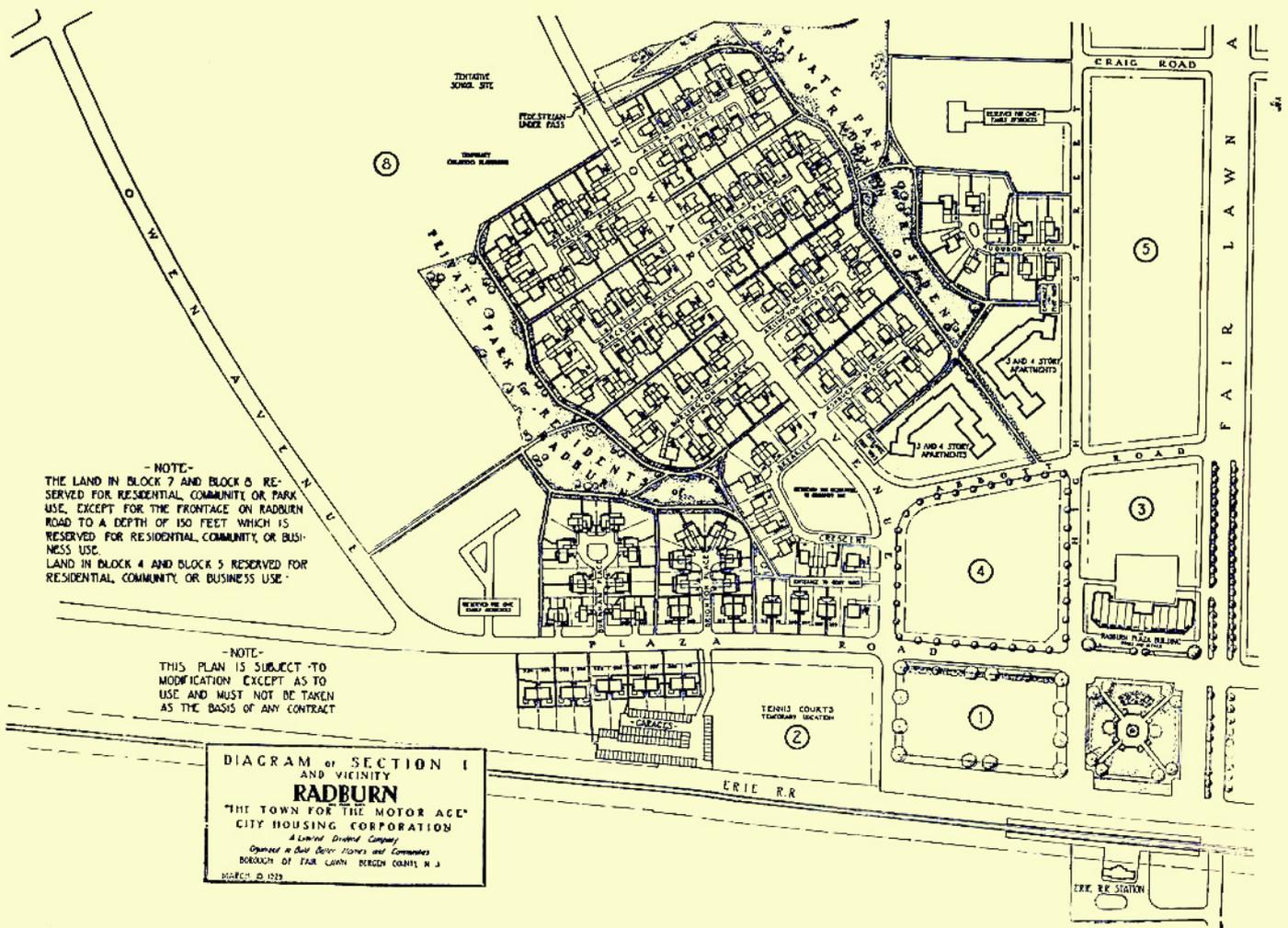
Radburn es la primera ciudad que se traza con el fin de resolver en forma científica los problemas existentes de tráfico y de seguridad pública, creados por el aumento siempre constante de vehículos automotores. En vez de seguir los sistemas de trazo de parrilla o de tablero de ajedrez diseñados para la época del coche tirado por caballos se ha establecido un nuevo sistema de trazo para satisfacer las nuevas condiciones creadas por el automovilismo.

Bajo este nuevo plan, los habitantes de Radburn tienen un sistema separado de veredas independientes del sistema de caminos de automóvil, contando, además, con un parque que ocupa el centro de cada

manzana importante donde los niños y los adultos pueden caminar y jugar con absoluta seguridad.

Los niños pueden ir a la escuela o al parque sin atravesar ninguna calle.

Los diagramas adjuntos muestran cómo se obtiene esta seguridad por medio del nuevo plan de calles. Cada casa tiene dos frentes: la entrada del automóvil y la entrada del jardín. Las visitas o amistades que lleguen por automóvil así como las entregas de mercancía y tiendas, se dirigen a la entrada de automóviles o de servicio por medio de las calles cerradas alrededor de las cuales están agrupadas las casas. La entrada por el otro lado de la casa da al jardín en cuya extremidad está una vereda para aquellos que lleguen a la casa a pie. Esta vereda conecta con el sistema de veredas en el parque, mientras que las vías de automóvil o calles cerradas se conectan con



avenidas más amplias de tráfico. Un número de estas calles cerradas con las casas agrupadas alrededor de ellas, forman una manzana importante mucho mayor en tamaño que cualquiera manzana citadina, con avenidas de tráfico como límite y una gran faja central de parque. En las manzanas que se están construyendo los parques, se unirán por un pasaje a diferente nivel, por abajo, en los cruceros con las calles de tráfico.

El sistema de calles de seguridad de la ciudad de Radburn, es la obra de un grupo distinguido de arquitectos y planificadores, y se está construyendo por la "City Housing Corporation" una compañía de dividendos limitados que, desde 1924, se ha dedicado a la construcción de casas económicas y de tipo mejor para la clase trabajadora.

La compañía debe su creación a un grupo de hombres y mujeres que pulsaron las necesidades cívicas y sociales para implantar un método científico de ataque sobre el problema de proporcionar mejores hogares para las familias de ciudadanos americanos.

Radburn por su situación y su plan es un lugar ideal para aquellos que aman los deportes y la vida al aire libre. Además de las oportunidades de recreo que les ofrece su parque de setenta y dos hectáreas de extensión, existen cinco clubs de Golf dentro de un radio de algunos kilómetros y a 45 minutos de distancia está el Interstate Park con 2,000 hectáreas de espacios arbolados, adecuados para excursiones, paseos y para poder pasar temporadas más o menos largas al aire libre, en tiendas de campaña, por medio de permisos especiales.

Radburn será una ciudad completa, contará con escuelas, tiendas y edificios comerciales. El parque pasará a ser propiedad de la sociedad de residentes en Radburn para garantizar, en esta forma, su permanencia. Contará Radburn con un centro comercial frente a la Plaza de la Estación, y existirán iglesias de todos los credos.

El plan financiero es sencillo y muy liberal. El

comprador obtiene derecho a su casa pagando el diez por ciento de su valor de efectivo.

El saldo del precio de compra, queda cubierto por una hipoteca en primer lugar y otra en segundo lugar.

La primera hipoteca tendrá una duración de cinco años en la mayoría de los casos. La segunda hipoteca se paga en abonos mensuales, y los dueños pueden tener de doce a diez y seis años para completar sus pagos que pueden hacerse adelantados, por supuesto, si así lo desean los compradores.

Ofrecemos un ejemplo típico de pagos.

Suponiendo que un individuo desea comprar una casa de nueve mil quinientos dólares.

Precio. . . . .	\$9,500.00	dólares
Primera hipoteca: 5 años al 6% de interés. . . . .	4,700.00	"
Segunda hipoteca: 14 años y medio al 6% de interés. . . . .	3,850.00	"
Pago al contado. . . . .	950.00	"
Abonos mensuales. . . . .	23.50	"
Interés sobre la primera hipoteca. . . . .	19.25	"
Amortización de la segunda hipoteca. . . . .	14.25	"
Contribución. . . . .	9.03	"
Fondo de la Asociación de Radburn. . . . .	4.51	"
Contribución de agua. . . . .	1.94	"
	<hr/>	
Pago total mensual. . . . .	\$73.73	"

Es decir, que con un abono mensual de \$73.73 dólares, se cubre el costo total para obtener una casa, con excepción de los gastos de calefacción y reparaciones, y de los cuales \$14.25 que se pagan por amortización de la segunda hipoteca, significan realmente una economía.

Existen infinidad de familias que pagan más por renta donde las condiciones de comodidad y de bienestar, no son las que existen en la población de Radburn.

Ojalá este caso sirva de ejemplo para que los industriales y capitalistas nuestros, se interesan en la solución del problema de la casa habitación para la clase media y obrera de México.

# Summary

# Resumé

**M**UCH to our regret the first issue of PLANIFICATION for the year, 1929 has been delayed much beyond the first three months of the year. However the obstacles have been overcome and we come once more to life. We refuse to die.

Practically all the issue is given over to the continued work of propaganda in Mexico in favor of PLANNING. The Primer reproduces the program of the Institut d'Urbanisme at La Sorbonne in Paris in the Course on the Evolution of Cities given by Professor Marcel Poete, a distinguished authority on the subject. A scheme for the creation of a course leading to the Degree in Planning in the School of Fine Arts in the National University of Mexico was presented to the proper authorities by Architect Contreras and it is hoped that it will be included in the curriculum of the University next year. Furthermore Mr. Contreras has presented to the Central Department of the Federal District which has taken the place of the Municipal Authorities a Project for the creation of an office under his personal direction that would undertake the formation of a PLAN for the Federal District of Mexico, including Building, Zoning and Planning Ordinances. All this work having as a basis an Aerial Map to scale of the region. We are still hoping that this proposal will be accepted and that Mexico City may know definitely how it is going to grow in the next thirty years...

Full information is given about the Ebenezer Howard Memorial Fund and the creation of the International Committee.

A report on the International Association for the promotion of the Lineal City idea finds a place in this issue.

A summary of Radburn a New Town for the Motor Age will arouse interest in Mexico. Finally we reproduce once more Mr. Contreras scheme for a proposed Air Port for Veracruz published last year in August because it has been approved and soon will be a reality. We give photographs of his projects for the planning of a portion of the sea-front at Veracruz which have been prepared by him as Consultant for the Department of Communications and Public Works of the Mexican Government. Work on the ground: laying out of streets etc., has begun. This is the first work of its kind done in Mexico and it will include a residential and pleasure development of its sea front for about six miles to Boca del Río.

Through the courtesy of the Fairchild-American Photo Surveys, Co., of Mexico we are able to publish two splendid aerial oblique photographs of Mexico City.

Will our readers accept our apologies for this long delay?

**N**OUS regrettons infiniment que le premier numéro de PLANIFICATION de cette année paraisse bien apres les premiers trois mois de l'an. Cependant les obstacles furent et nous resuscitons one fois de plus. Nous rehusons de mourir.

Tout le numéro est dédié aux travaux de propagande au Mexique pour augmenter l'interet dans les problemes de l'urbanisme et de la planification. Le Précis de Planification reproduit le programme de l'Institut d'Urbanisme a la Sorbonne dans le Cours sur l'Evolution des Villes donné par le Professeur Marcel Poete, autorité distinguée dans cette matiere. Un schema pour la création d'un cours pour le degré d'Urbaniste a l'Ecole des Beaux Arts a l'Université Nationale de Mexico fut présenté par M. Contreras au Doyen et nous espérons qu'il soit adopté l'année prochaine.

M. Contreras a présenté-aussi au Departement Central du District Federal—qui a pris la place des autorites Municipales—un projet pour la création d'un Bureau sous sa direction personnelle pour la formation du Plan Regulateur d'Amenagement et d'Extension de la Ville de Mexico et de ses Environs avec des Réglementations de Construction, Zonification et Planification. Tous ces travaux ayant comme base une Carte Aerienne a échelle de toute la region. Nous espérons que cette proposition soit encore acceptée et que la Ville de Mexico sache d'une facon bien définie la direction et forme de son accroissement pendant trente ans.

Nous donnons des renseignements complets sur le Comité International et la Fondation Ebenezer Howard.

On trouvera aussi un rapport sur l'Association Internationale de la Cité Linéaire Espagnole.

Nous donnons un resumé sur la ville de Radburn, une ville nouvelle pour l'age des automoviles et finalement nous reproduisons le projet de M. Contreras pour le Port Aerien de Veracruz publié au mois d'aout 1928 car il fut approuvé et sera bientôt une réalité. Nous publions aussi des photographies de ses projets pour la planification des terrains sur le front de mer de Veracruz préparés par lui comme Architecte Conseil du Ministère de Communications et Travaux Publics du Gouvernement Mexicain. Ces travaux ont déjà commencé et ils comprendront le développement de toute l'extension du front de mer de Veracruz a Boca del Río—douze kilometres—de zone résidentielle, parcs, promenades, hotels, bains, etc.

La gentillesse de la Cie. Fairchild—American Photo de Mexico nous permet de publier deux excellentes photographies aériennes de la Ville de Mexico.

Nous lecteurs, nous pardonneront-ils le retard de notre publication?



**n**ECESITA usted ir a Tampico o a la frontera con los Estados Unidos? Utilice nuestros poderosos trimotores y hará el viaje muy cómoda y rápidamente.

Servicio diario a Tampico, Brownsville y Tuxpan.

Servicio trisemanal entre Veracruz y Mérida con escalas en Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Campeche.

Operamos un servicio regular de express en todas nuestras rutas.

## Cía. Mexicana de Aviación, S. A.

Oficinas Generales:  
Bolívar y 5 de Mayo  
«Edificio Woodrow»  
Segundo piso



W. L. MORRISON,  
Gerente de Tráfico

