

PLANIFICACION

ASOCIACION NACIONAL
PARA LA PLANIFICACION



DE LA REPUBLICA
MEXICANA

1934

OCTUBRE
NOVIEMBRE
TOMO II
NUMERO 5

SEÑOR INDUSTRIAL:

La técnica moderna le exige como principal base de costeabilidad de su negocio, el previo conocimiento del costo de producción.

LAS OBLIGACIONES

que tiene usted por riesgos profesionales que son siempre imprevistos, le hacen imposible ese conocimiento previo del costo de producción y pueden desquiciarlo económicamente.

EL SEGURO

le convierte a usted esa incógnita en una cantidad fija y lo libera realmente de esos riesgos de acuerdo con el Artículo 305 de la Ley FEDERAL DEL TRABAJO

“LA LATINO AMERICANA”

COMPANÍA DE SEGUROS
SOBRE LA VIDA, S. A.

Con 28 años de prestigio en el
mercado mexicano, le ofrece a Ud. el

SEGURO CONTRA ACCIDENTES

PIDA UD. INFORMES A:

MADERO 1.

MEXICO, D. F.

PLANIFICACION

OFICINA:
DESPACHO 1004
EDIFICIO "LA NACIONAL"
AVENIDA JUAREZ 4.
DIRECCION POSTAL:
APARTADO 1798
MEXICO, D. F.

ORGANO DE LA
ASOCIACION NACIONAL
PARA LA PLANIFICACION
DE LA
REPUBLICA MEXICANA
Director: Ing. ENRIQUE E. SCHULZ

TOMO II
NUMERO 5
OCTUBRE Y
NOVIEMBRE
1934

S U M A R I O

- E**ditorial.-La Asociación y la Revista 3
-
- E**l problema ferrocarrilero de la ciudad de México,
por el Arquitecto Carlos Contreras 5
-
- I**mportante reforma al artículo 5o. de la Ley de
Planificación y Zonificación del Distrito Federal
y Territorios de la Baja California 32
-
- B**reve reseña acerca de los trabajos relacionados
con la Planificación de la Ciudad de México,
Ingeniero Enrique E. Schulz 34
-
- I**nfluencias nocivas a la salubridad pública y a la eco-
nomía nacional. El estado en que se hallan los
terrenos del lago de Texcoco. Agrónomo Ismael
Molina 38
-
- M**emoria descriptiva del proyecto de parque agrí-
cola de la Ciudad de México, por el Ingeniero
Angel Peimbert y los Arquitectos A. Petricioli y
L. Mac Gregor 39
-

LA ASOCIACION Y LA REVISTA

Estamos satisfechos de haber venido cumpliendo la promesa hecha al reanudar la publicación de esta Revista, hace tres meses, pues con este número que corresponde a los de octubre y noviembre y aparece en diciembre, quedamos ya casi al corriente. Al esfuerzo de la Dirección de la Revista para lograr esta satisfacción, ha cooperado el empeño del personal de los Talleres Gráficos del Departamento del Distrito Federal, a quien públicamente manifestamos nuestra gratitud. Para lo sucesivo cada número de la revista solamente comprenderá un mes y vamos a seguir esforzándonos hasta lograr que aparezca dentro del mes de su fecha.

En este número hemos querido dar preferencia al muy interesante estudio que sobre el problema de la ubicación de la estación central de ferrocarriles en esta Capital ha hecho con acopio de datos y con el más profundo conocimiento en la materia nuestro Presidente, el señor Arquitecto Carlos Contreras; la nutrida información gráfica que acompaña al estudio, proporciona notable valor a este número y estamos seguros que sabrá ser estimada debidamente por nuestros lectores.

Para iniciar la sección que a partir de este número tenemos el propósito de establecer permanentemente acerca de las obras de planificación que recientemente se han venido ejecutando en el Distrito Federal, comenzamos a publicar una breve reseña de los trabajos

emprendidos en la Ciudad de México. En nuestro siguiente número continuaremos la reseña y haremos también mención de los trabajos realizados en el resto del Distrito Federal, a reserva de que vayamos consagrando varios números, especialmente, a dar cuenta de algunas de estas muchas obras en sus diversos aspectos, que servirán de ejemplo y de enseñanza para estimular el movimiento de planificación en la República, que deseamos ver pronto manifiesto en patentes hechos, para asegurar el éxito de los trabajos de preparación de nuestro futuro Segundo Congreso Nacional de Planeación, que en breve estamos decididos a emprender.

Refiriéndonos ya solamente en este número a nuestra décima reunión mensual del presente año, efectuada el 29 de octubre anterior en el Hotel Plaza, a la que concurrieron 24 personas, sólo diremos que transcurrió en el mismo ambiente de cordialidad y camaradería acostumbrado. Seis distinguidos profesionistas concurrieron por primera vez, invitados para ingresar como miembros de la Asociación, que vienen a aumentar nuestras filas, con todo entusiasmo, por lo que nos complace en darles la más cordial bienvenida. Fueron los señores Arquitecto José López Motezuma e Ingenieros Gustavo P. Treviño, Enrique Soto Peimbert, Antonio Cornejo R., Celestino Cimental y Francisco Gómez Pérez. Al concluir la reunión, se

tributó un homenaje de simpatía a nuestro consocio el señor Ingeniero Alfonso Castelló, por la pérdida de su hijo mayor que acaba de sufrir; se hizo por nuestro Presidente la presentación de los nuevos socios; fueron distribuídos entre los concurrentes los primeros ejemplares del número 3 de esta Revista y se dispuso que para la próxima reunión correspondiente al presente mes, se invitara a los señores Licenciados Sáenz y Benítez, Jefe y Secretario, respectivamente, del Departamento del Distrito Federal, así como a los miembros de la Comisión Local de Planificación y a los de los Comités Ejecutivos de las obras que se están realizando en la Ciudad.

El señor Lic. Antonio Sánchez Aldana presentó, además, en nombre de la extinta Sociedad de Mejoras de San Angel (hoy Villa Obregón), del Distrito Federal, una iniciativa para que la Asociación apoye un proyecto de planificación que fué considerado hace pocos años y que merece estudiarse nuevamente, en beneficio de sus habitantes y de los que visitan aquella simpática y pintoresca villa. Se acordó que el asunto fuese turnado a la Junta Directiva, para que dictamine lo más conveniente al respecto y presente su moción en alguna de nuestras próximas reuniones.

México, noviembre de 1934.

E. E. S.

Para el desenvolvimiento inteligente, ordenado, armonioso y completo de una Patria unida en el alto propósito de alcanzar en su vida doméstica y en su vida internacional las cimas a que puede llegar una sociedad humana, el Gobierno revolucionario de México ha formulado el Plan Sexenal. Para asegurar el éxito de tan interesante programa e irlo perfeccionando en algunos de sus lineamientos, convendría restablecer la Comisión Nacional de Planeación que solamente se encuentra suspendida en sus funciones.

EL SISTEMA FERROCARRILERO DE LA CIUDAD DE MEXICO

El problema ferrocarrilero de la ciudad forma parte importante del estudio del sistema de comunicaciones y de medios de transporte, que debe incluir los siguientes elementos:

1.—El sistema arterial de calles y avenidas.

2.—Los ferrocarriles y estaciones terminales de pasajeros y de carga.

3.—Los tranvías; estaciones y depósitos.

4.—Los camiones; estaciones terminales y estacionamiento en la vía pública.

5.—Los garages centrales y el problema del estacionamiento.

6.—Los puertos aéreos.

7.—Los desembarcaderos, como terminales del sistema fluvial de canales.

8.—La Zonificación y Planificación del Distrito Federal, de acuerdo con el "Plano Regulator del Distrito Federal".

Para resolver debidamente el problema del tránsito y de las vías de comunicación y de medios de transporte, se necesita hacer un estudio coordinado y completo de todos los elementos citados, con el fin de lograr una solución definida de conjunto. Como al intentar este estudio, dentro de la capacidad de esta revista, sería casi imposible, me concretaré solamente a estudiar el relacionado con el problema ferrocarrilero de la ciudad de México, señalando tan sólo lo que creo que son los puntos más importantes de dicho problema.

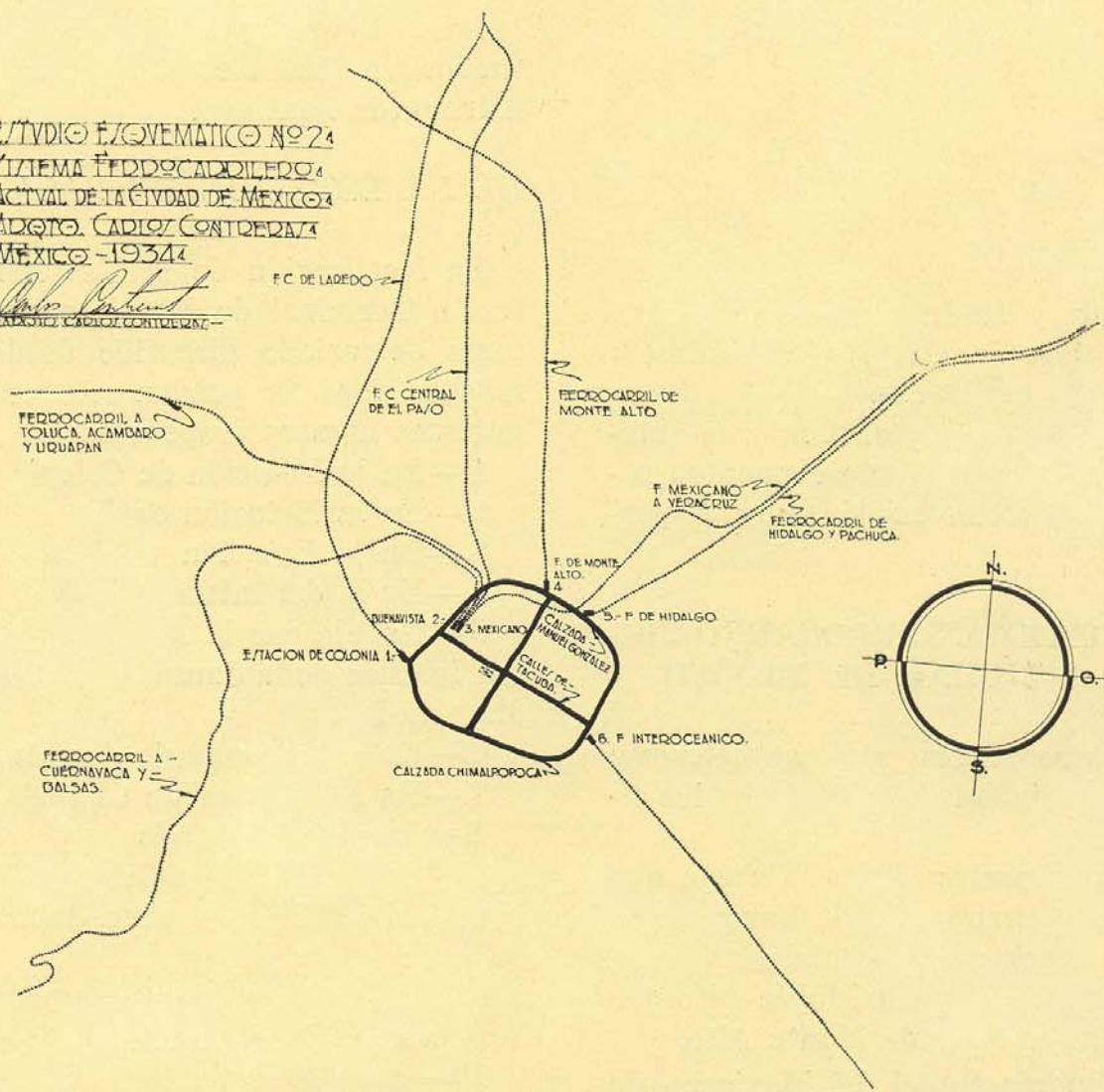
I. EL SISTEMA ARTERIAL DE CALLES Y AVENIDAS

Desde su fundación, la ciudad de México ha tenido como característica marcada el trazo de norte a sur y de oriente a poniente de sus calles y avenidas, es decir, un trazo cuadrículado en forma de tablero de ajedrez. En los últimos años y en algunos casos, con más anterioridad, ha habido excepciones a esta característica en la forma de calles con distinta orientación a la de norte-sur y oriente-poniente (el trazo de Dondé en la Colonia Roma). Finalmente, y también como modificación al trazo característico, vengo proponiendo la creación de bulevares de circunvalación, formados con los cuatro elementos de norte a sur y de oriente a poniente, y con las ligas en los cuatro ángulos respectivos (Manuel González, Balbuena, Chimalpopoca y Avenida Insurgentes; Azcapotzalco-Guadalupe, Peñón-Puerto Aéreo, Río de La Piedad, Vicente Guerrero-Parque Lira-Lomas de Chapultepec).

Con estas modificaciones, el Sistema Arterial de la ciudad de México está constituido por un núcleo de trazo cuadrículado, que forma el primer cuadro de la ciudad con sus calles de norte a sur y de oriente a poniente, limitado por el primer bulevar de circulación interior, constituido por los cuatro elementos señalados: Calzada Manuel González, Balbuena, Chimalpopoca y Avenida Insurgentes, y dividido en cuatro

ESTUDIO ESQUEMÁTICO N.º 2
 SISTEMA FERROCARRILERO
 ACTUAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO
 ADQTO. CARLOS CONTRERAS
 MÉXICO - 1934

Carlos Contreras
 CARLOS CONTRERAS



Estudio Esquemático No. 2 del estado actual del Sistema Ferrocarrilero de la Ciudad de México, incluyendo el trazo del Bulevar de Circunvalación Interior y los ejes norte-sur (San Juan de Letrán) y oriente-poniente (Tacuba)

grandes sectores por los dos ejes principales de la gran ciudad de México: el de las calles de Santa María la Redonda, San Juan de Letrán y Niño Perdido, de norte a sur, y el de las calles de la Ribera de San Cosme, Puente de Alvarado, Avenida Hidalgo y calles de Tacuba, Guatemala, Mixcalco, Miguel Negrete, de oriente a poniente.

Fuera de este núcleo central cuadrado, domina el trazo de norte a sur

de las grandes arterias de la Verónica y Avenida Chapultepec a Tacubaya y San Angel; la de Insurgentes hasta San Angel; la de las calles de Guerrero-Bucareli-Calzada de la Piedad-Coyoacán; la de Santa María la Redonda-San Juan de Letrán-Niño Perdido hasta Coyoacán y Camino a Cuernavaca; las de Calzada de Guadalupe y Calzada de Los Misterios-Peralvillo-Brasil; Jesús Carranza-Argentina con Pino Suárez-San

Antonio Abad-Tlalpan; la del Camino de Pachuca, derecho de vía que fué del Hidalgo, Avenida del Trabajo, Canal Nacional-Xochimilco, y la de Rastrocalle de la Imprenta; Calzada de Balbuena-Ixtacalco-Ixtapalapa-Xochimilco.

Puede entonces definirse el trazo de la presente y futura ciudad de México en el sentido de que está compuesto: 1o.—de un núcleo cuadrículado; 2o.—de un sistema importantísimo de arterias norte-sur, y 3o.—de elementos radiales y de circunvalación muy importantes.

II. EL SISTEMA FERROCARRILERO DE LA CIUDAD DE MEXICO

Los ferrocarriles que actualmente entran a la ciudad de México, son los siguientes:

Por el noroeste: el de El Paso, que entra a Buenavista; el de Laredo, que entra a Colonia; el del Hidalgo, que entra a Buenavista; el de Monte Alto que entra a la Estación de Monte Alto.

Por el nordeste: el del Mexicano de Veracruz, que entra a Buenavista.

Por el poniente: el de Uruapan-Acámbaro y Toluca a Colonia.

Por el suroeste: el de Cuernavaca y Balsas a Buenavista, y

Por el oriente: el Interoceánico de Veracruz y Jalapa a San Lázaro.

Total: ocho ferrocarriles y cuatro estaciones (la del Hidalgo en Peralvillo prácticamente abandonada).

Los talleres de los ferrocarriles están en Nonoalco y en Buenavista.

La carga se despacha en las cuatro estaciones de pasajeros existentes, con excepción de la de Colonia.

Los Almacenes de Depósito están situados en terrenos a espaldas de la Aduana de Santiago.

III. LA ESTACION DE PASAJEROS

La localización de la Estación Central o Terminal de Pasajeros, ha sido tema demasiado discutido desde hace muchos años. Se pueden señalar los siguientes lugares propuestos:

1.—En la Estación de Colonia.

2.—En la Estación de Buenavista.

3.—En la Estación del Hidalgo.

4.—En la del Interoceánico.

5.—En eje con la Alameda entre las dos iglesias de la Santa Veracruz y San Juan de Dios.

6.—En la hacienda de Aragón.

7.—En las Lomas de Chapultepec.

8.—En el crucero de la Calzada de Vallejo con el río del Consulado y con la prolongación de la Ave. Insurgentes al norte.

9.—En la plaza del Monumento a la Revolución.

10.—En los terrenos del Tívoli del Elíseo y la Tabacalera.

11.—En los terrenos ocupados por "La Consolidada".

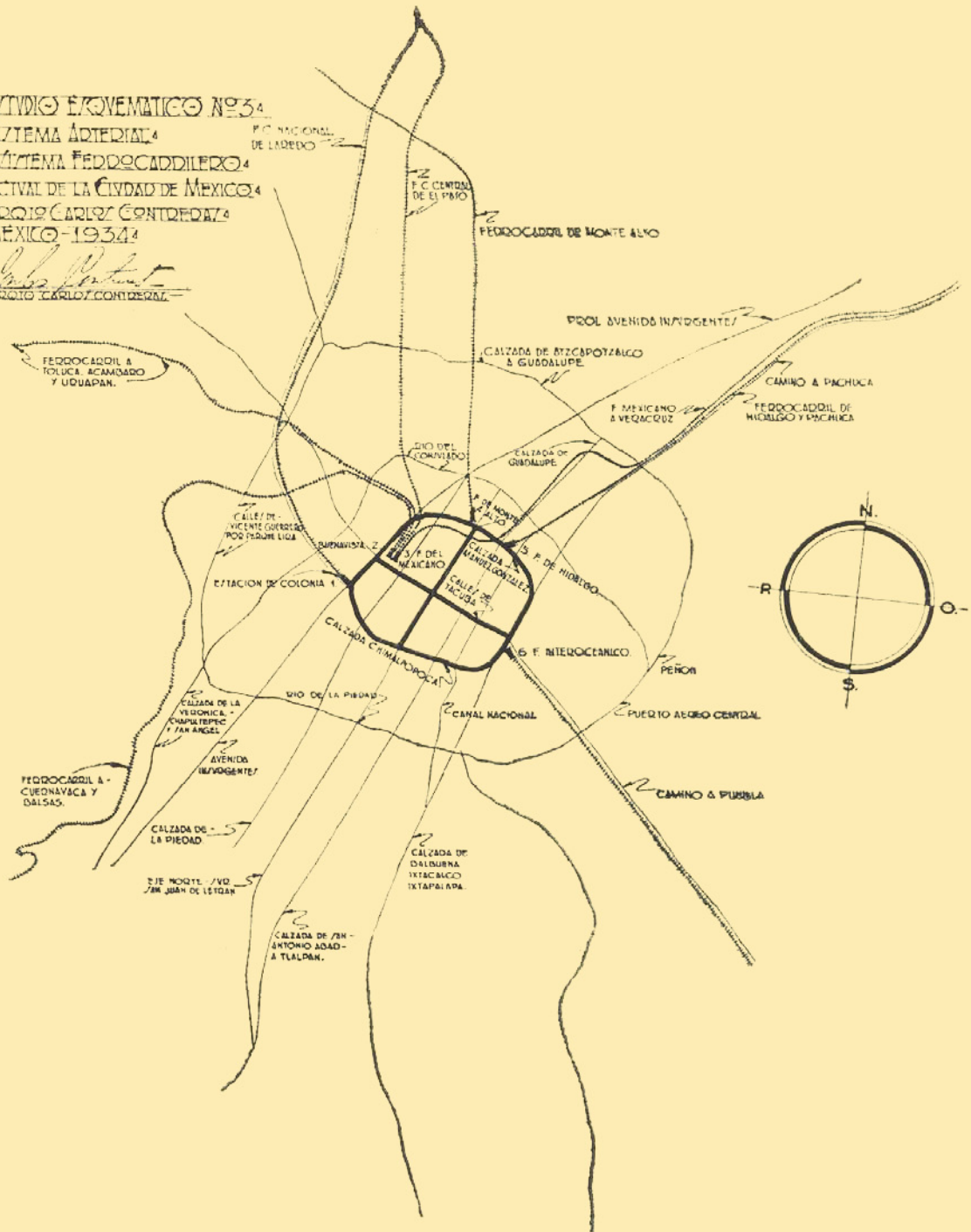
12.—En el eje de San Juan de Letrán al norte del río del Consulado, sobre el derecho de vía del Ferrocarril Industrial.

Con el sistema ferrocarrilero que vengo proponiendo, quedarían reducidas a cuatro las entradas de los ferrocarriles a la ciudad de México, en vez de las ocho que existen actualmente:

1.—, el Ferrocarril Central de El Paso, el Nacional de Laredo y el de Monte Alto entrarían por el derecho de vía del

ESTUDIO ESQUEMATICO N.º 3.
 4 SISTEMA ARTERIAL.
 4 Y SISTEMA FERROCARRILERO.
 4 ACTUAL DE LA CIUDAD DE MEXICO.
 4 ARQUITECTO CARLOS CONTRERAS.
 4 MEXICO - 1934.

Carlos Contreras
 ARQUITECTO CARLOS CONTRERAS.



Estudio Esquemático No. 3 del estado actual de los Sistemas Arterial y Ferrocarrilero de la Ciudad de México.

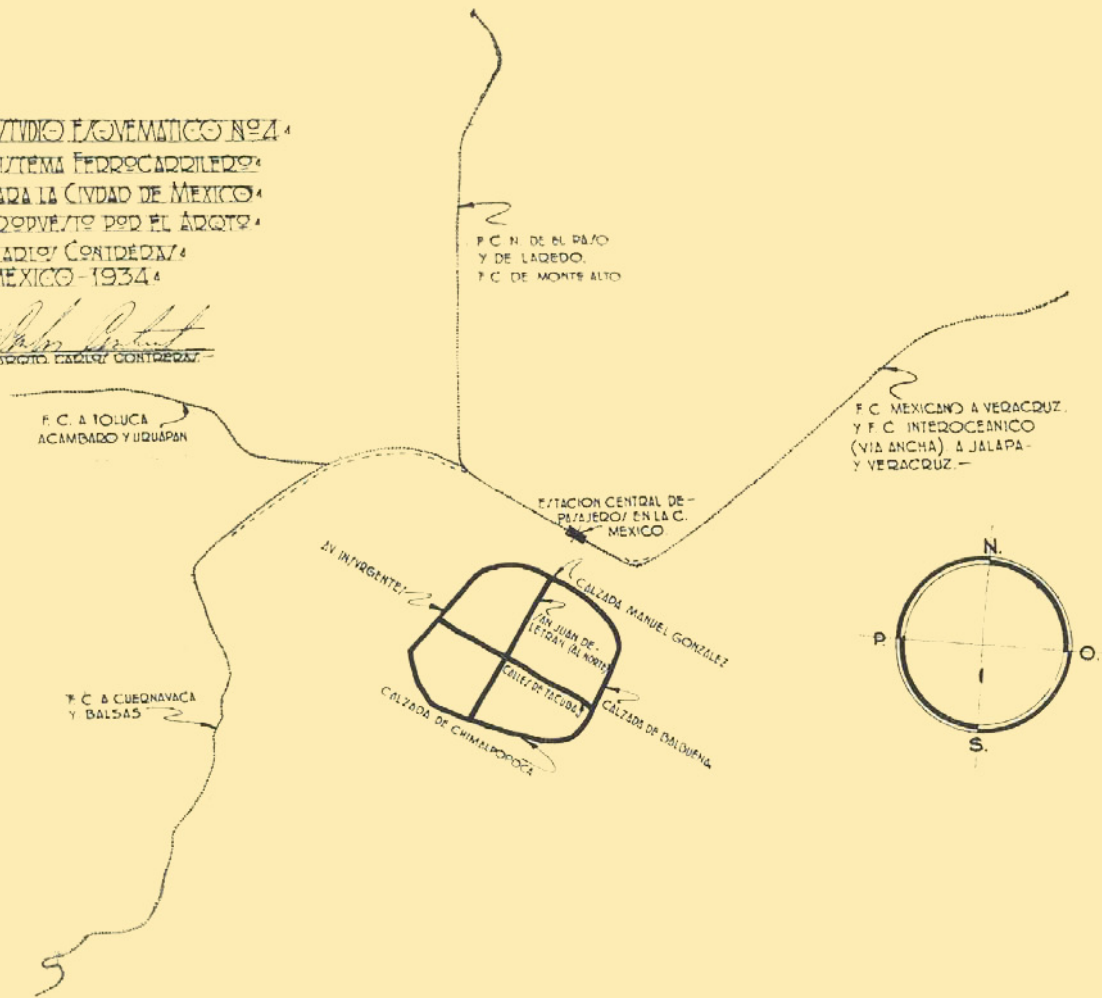
Central, que quedaría ampliado a cien metros, dentro de los que quedarían localizadas cuatro vías principales de vía ancha (dos de entrada y dos de salida) y calzadas a uno y otro lado de dichas

vías, con plantaciones de arboledas paralelas a las calzadas.

2.—, por el derecho de vía del Hidalgo, entrarían el Ferrocarril Mexicano de Veracruz el Interoceánico des-

ESTUDIO ESQUEMATICO NO. 4
 SISTEMA FERROCARRILERO
 PARA LA CIUDAD DE MEXICO
 PROPUESTO POR EL ARQUITECTO
 CARLOS CONTRERAS
 CATEDRA CONTEMPORANEA
 MEXICO-1934

Carlos Contreras
 ARQUITECTO CARLOS CONTRERAS



Estudio Esquemático No. 4 del Sistema Ferrocarrilero para la Ciudad de México, propuesto por el Arquitecto Carlos Contreras. (En el centro el Bulevar de Circunvalación Interior y los ejes norte-sur (San Juan de Letrán) y oriente-poniente (Tacuba).

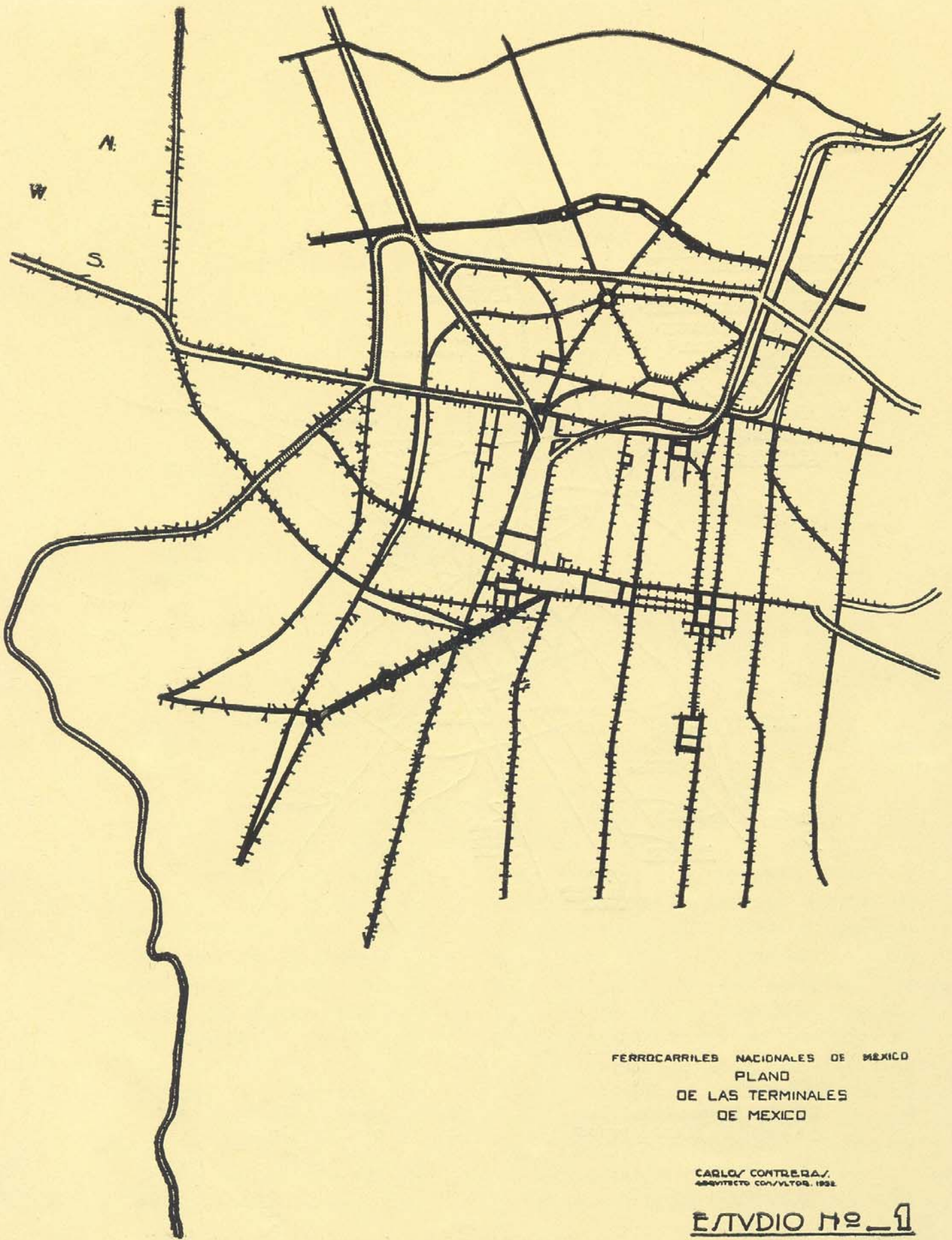
viándolo por Tepexpan, convertido en ferrocarril de vía ancha, a Jalapa y Veracruz; con este cambio se levantaría la vía del Mexicano de la Calzada de Los Misterios, convirtiéndola en una calzada de paseo de mucha importancia; quedarían finalmente:

- 3.—, la del ferrocarril a Toluca, Acámbaro y Uruapan, al poniente y,
- 4.—, la del Ferrocarril de Cuernavaca y Balsas, por el suroeste.

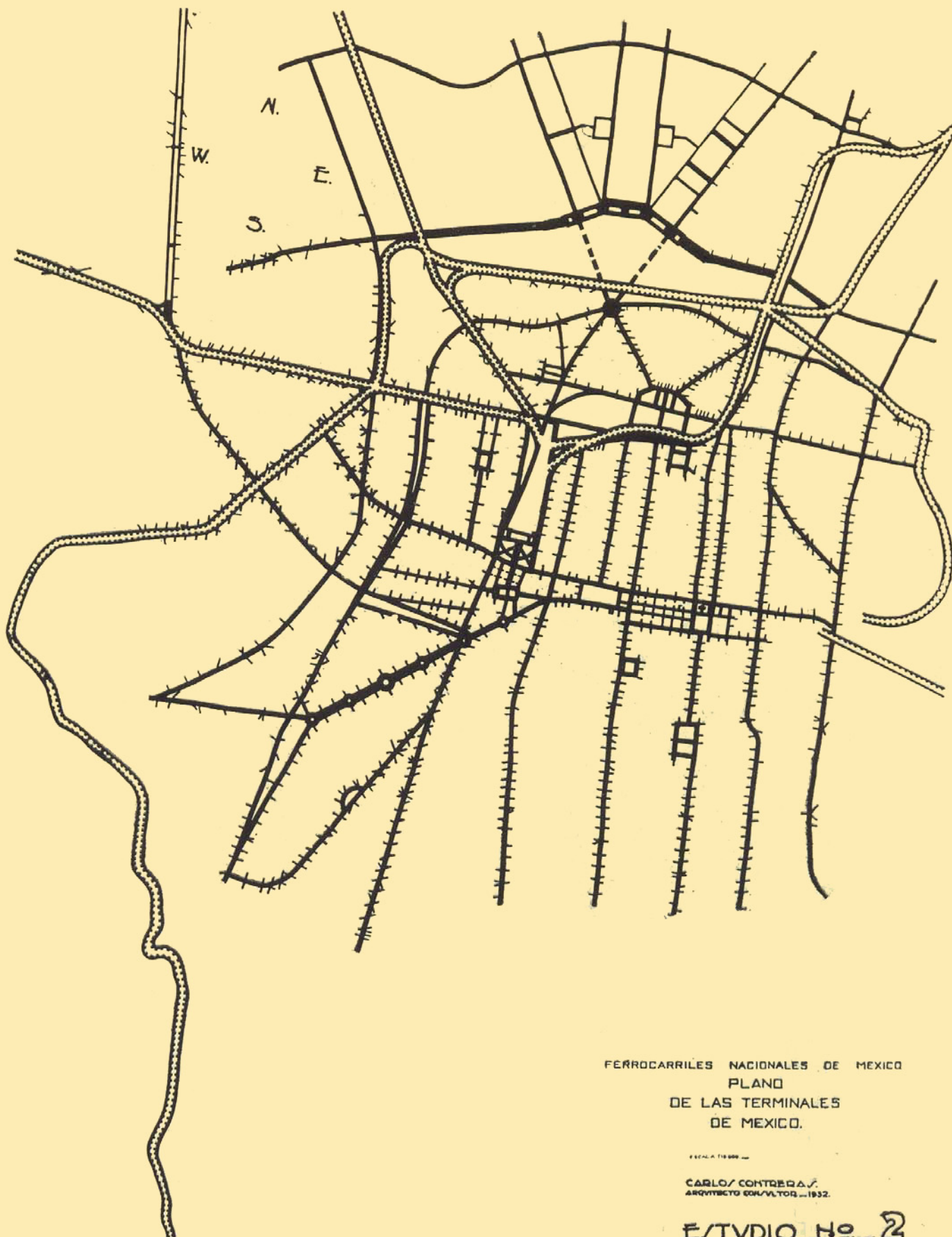
Tomando el derecho de vía del Hidalgo y Mexicano unidos, el del Cen-

tral, Nacional y Monte Alto unidos, y el tramo oriente-poniente del derecho de vía del Ferrocarril Industrial, tendríamos formada la "U" ferrocarrilera de la ciudad de México, que pasaría por la Estación Central de Pasajeros, localizada en el eje norte-sur de San Juan de Letrán, a una distancia de tres kilómetros y medio del Teatro Nacional, es decir, a un kilómetro y medio más del mismo punto que cualquiera de las estaciones actuales.

Con este arreglo, quedarían tan solo



Estudio No. 1 del Sistema Arterial de la Ciudad de México, relacionado con el Sistema Ferrocarrilero de la misma, considerando la posibilidad de localizar la Estación Central de Pasajeros en los terrenos de la Estación de Buenavista; eliminando la entrada actual del F. C. de Laredo llevándola por el derecho de vía del F. C. Central de El Paso.



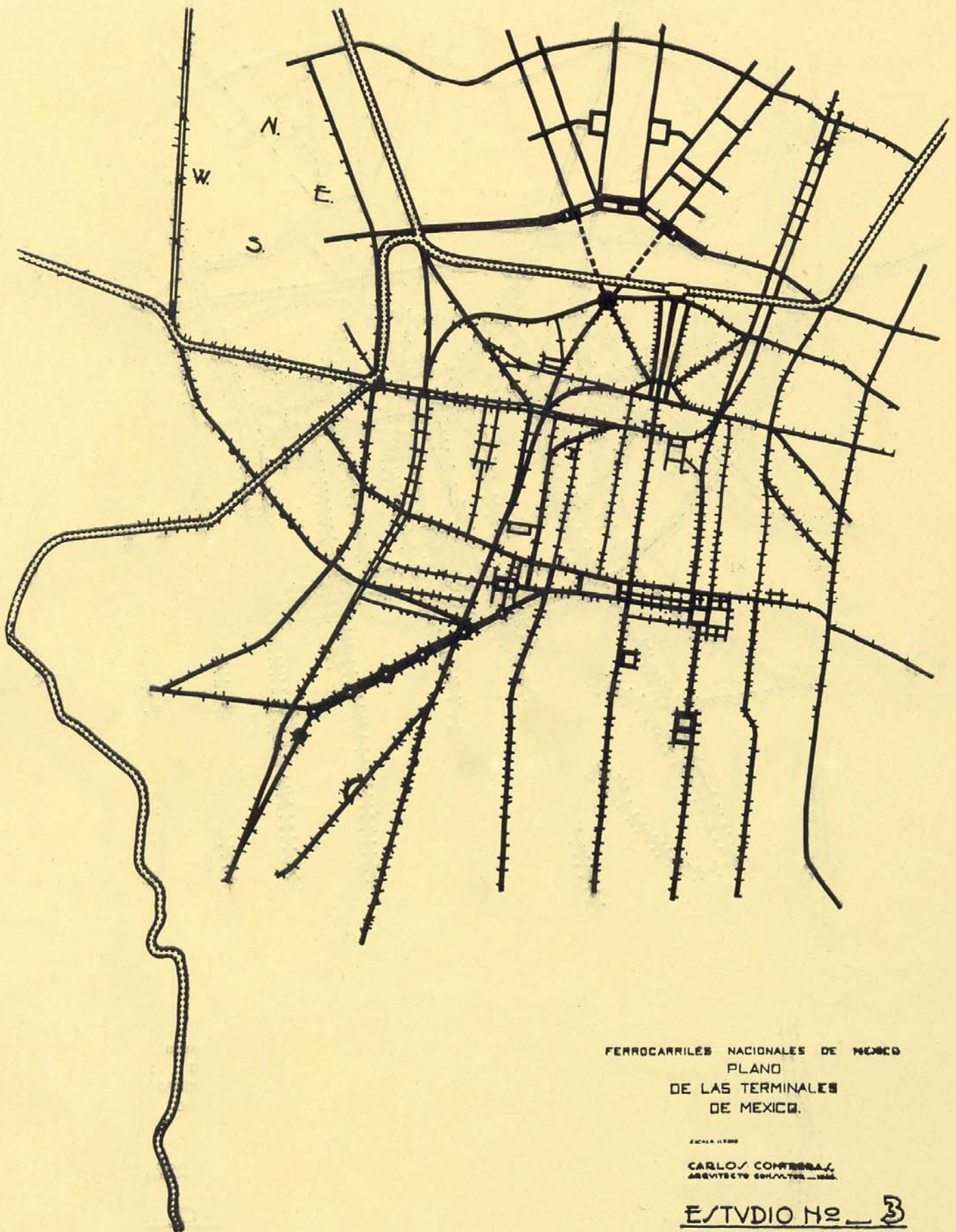
FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
 PLANO
 DE LAS TERMINALES
 DE MEXICO.

ESCALA 1:10000

CARLOS CONTRERAS
 ARQUITECTO CON/VIAJEROS - 1932.

ESTUDIO No. 2

Estudio Esquemático No. 2 de los Sistemas Arterial y Ferrocarrilero de la Ciudad de México con la Estación Central de Pasajeros en Buenavista; la Zona Residencial obrera de los Ferrocarriles al norte de la Calzada del Río Unido, entre la Prolongación de la Avenida Insurgentes al norte, la Calzada de Vallejo y la Calzada de Guadalupe a Azcapotzalco.



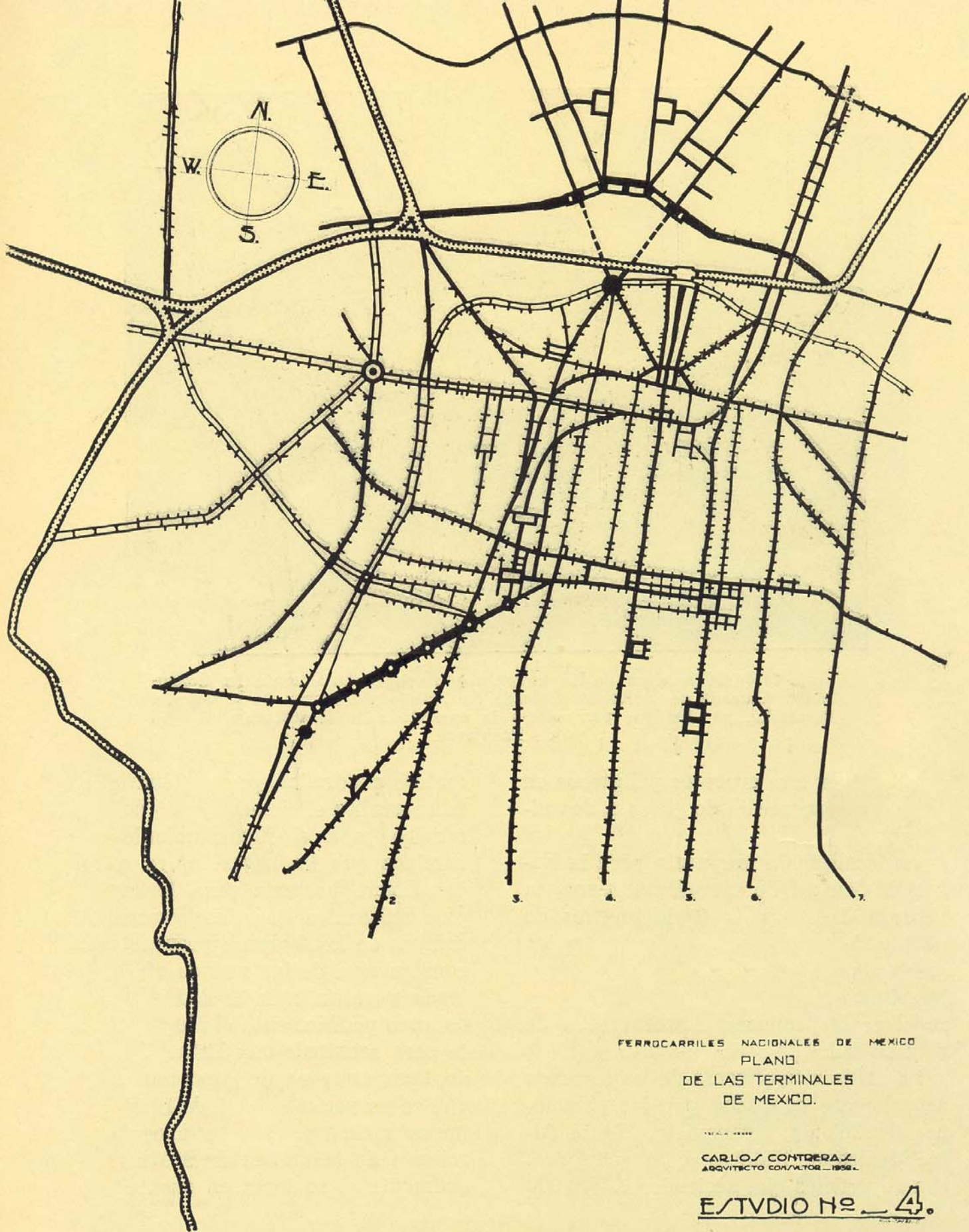
FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
 PLANO
 DE LAS TERMINALES
 DE MEXICO.

ESCALA 1:1000

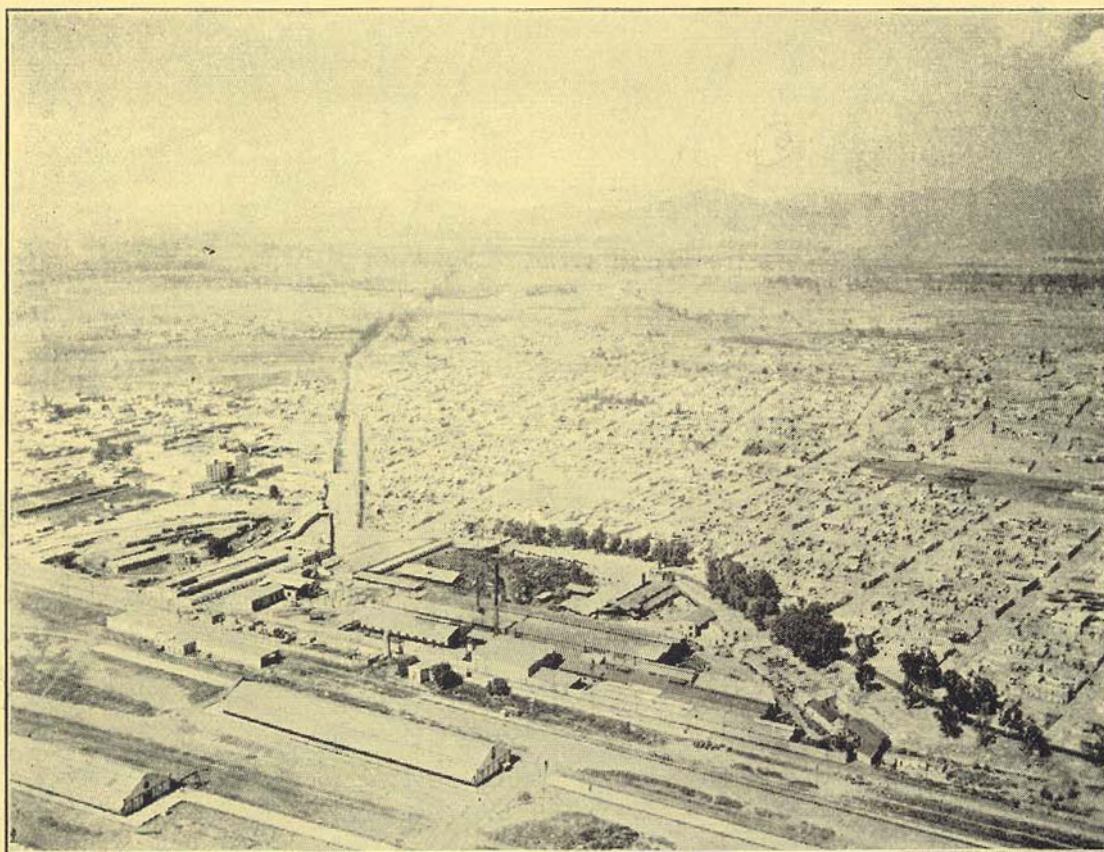
CARLOS CONTRERAS,
 ARQUITECTO CONSULTOR - 1928.

ESTUDIO No. 3

Estudio No. 3 de los Sistemas Arterial y Ferrocarrilero de la Ciudad de México con la Estación Central de Pasajeros en el eje norte-sur de San Juan de Letrán, al norte del Río del Consulado sobre el derecho de vía del Ferrocarril Industrial, base de la "U" Ferrocarrilera, propuesto por el Arquitecto Carlos Contreras.



Estudio No. 4 de los sistemas Arterial y Ferrocarrilero de la Ciudad de México con la Estación Central de Pasajeros en el eje norte-sur de San Juan de Letrán, al norte del Río del Consulado, sobre el derecho de vía del Ferrocarril Industrial, base de la "U" Ferrocarrilera, modificando la entrada del Ferrocarril de Cuernavaca; llevando por el derecho de vía del F. C. Central, el de El Paso y de Laredo; por el derecho de vía del Hidalgo el F. C. Mexicano de Veracruz y el F. C. Interoceánico, convertido en ferrocarril de vía ancha, entrando por Tepexpan; eliminando así las Estaciones de Colonia, de Buenavista, del Hidalgo y del Interoceánico



Vista fotográfica aérea de los terrenos que ocupa actualmente La Consolidada, Calzada de la Ronda, Calzada de Vallejo y terrenos de la Colonia Peralvillo, por los que atravesaría la explanada de la Estación Central de Pasajeros.

por resolver tres cruces peligrosos en la ciudad, por medio de pasos a dos niveles.

La localización propuesta para la Estación Central de Pasajeros tiene la ventaja de eliminar 40 kilómetros de vías y de recorrido innecesario en las calles de la ciudad de México, factor económico de importancia al tratar de resolver el problema ferrocarrilero de esta ciudad.

La utilización y venta de los terrenos actualmente ocupados por las estaciones de Colonia, Buenavista, Monte Alto, Mexicano, Hidalgo e Interoceánico, con superficies que ascienden a 700,000

metros cuadrados, proporcionaría a los ferrocarriles el elemento más serio económico para el financiamiento de los cambios que ha sugerido, ya que con ese dinero bastaría para levantar las vías existentes que desaparecerían, la compra de los terrenos propuestos y la construcción de las nuevas vías de entrada y salida a la ciudad de México, dejando posiblemente el dinero suficiente para construir una Estación Central de Pasajeros, no del tipo monumental que se proyecta, pero sí de la suficiente importancia para los servicios ferrocarrileros de la ciudad de México, especialmente si se toma en cuenta que el



Vista fotográfica aérea de los terrenos ocupados por "La Consolidada", Calzada de la Ronda y Almacenes Generales de Depósito, S. A.

80 por ciento o más del pasaje que usa los ferrocarriles es de segunda clase. El edificio de la estación podría construirse con lo necesario para sus servicios actuales, pero con la previsión de aumentarle las dependencias que necesitara, según lo fueran pidiendo la mejoría o aumento de los servicios ferrocarrileros.

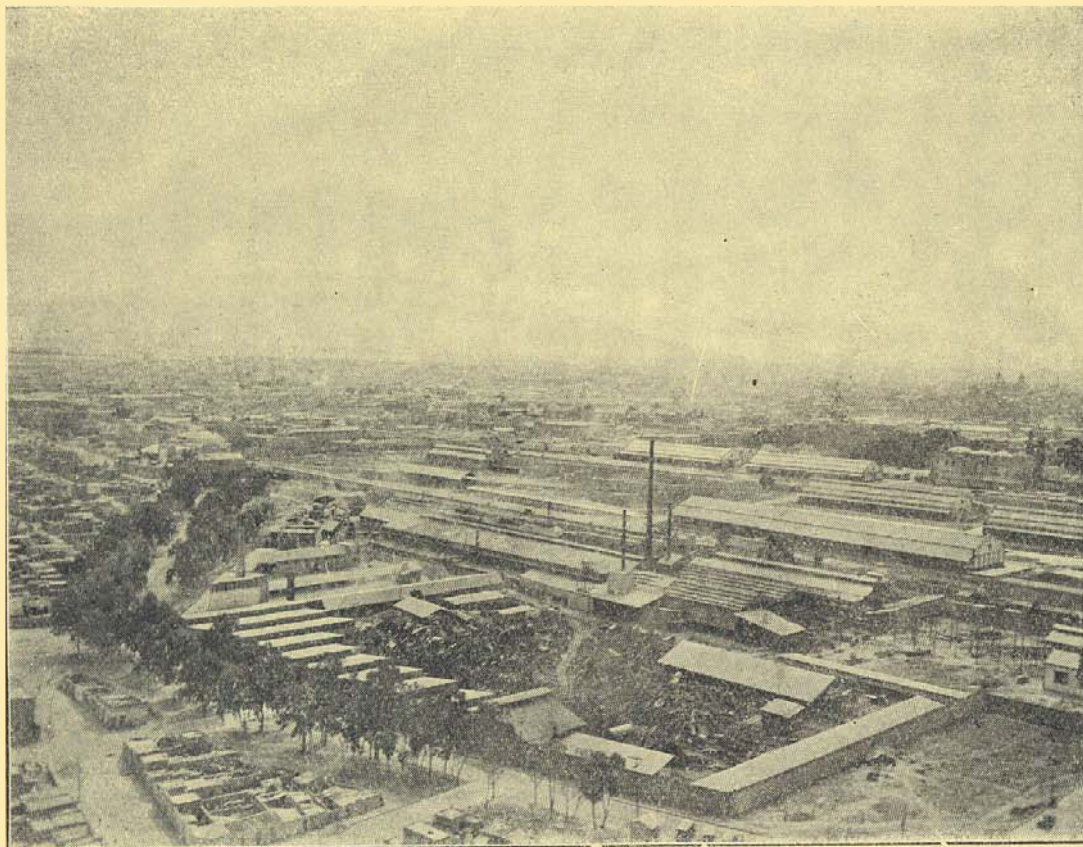
Los señores Kinnear y Stengel, expertos ingenieros en materia de ferrocarriles, vinieron a México, pagándoseles fuerte suma en dólares para que estudiaran el problema ferrocarrilero y la más adecuada localización de la Estación Central de Pasajeros.

Entiendo que optaron por la ubicación en Buenavista, por ser este lugar

el de más fácil realización inmediata, sin embargo de que opinaron que el mejor lugar era en los antiguos terrenos del Hipódromo de Peralvillo, con la salvedad de que esta resolución les parecía ser la más cara.

La cuestión de distancia como objeción para localizar la Estación Central al norte, donde la propongo, puede desvanecerse si se piensa que está tan sólo a un kilómetro y medio más lejos del Teatro Nacional que todas las demás estaciones actuales.

Otra de las ventajas importantes que tiene la proposición que hago, es la de poder reunir en una gran extensión de terreno, que puede adquirirse a precios bajos, todo el sistema ferrocarrilero de



Vista fotográfica aérea de los terrenos ocupados por "La Consolidada" y a la derecha los Almacenes Generales de Depósito, S. A.

la ciudad de México, en la que se alojarían la Estación Central de Pasajeros, la Central de Carga, los talleres para las dos estaciones, los almacenes de Depósito, la aduana, la Zona Residencial Obrera y Campos deportivos, creando ahí el Centro Ferrocarrilero de la Ciudad de México.

Otra ventaja más, sería la de que mejoraría notablemente toda la zona afectada, ya que las obras de urbanización que se hicieran, las nuevas construcciones que se levantarán y la cantidad de parques y jardines que se crearán, impulsarían notablemente una de las peores zonas de la ciudad de México: la zona norte.

La Zonificación de la ciudad de México, que es tan urgente, traerá como consecuencia la localización de la zona industrial de la ciudad de México, y ésta, en mi opinión, deberá estar situada al noroeste, hacia el rumbo de Azcapotzalco, quedando en condiciones muy ventajosas con la localización del derecho de vía del Central, con un ancho de cien metros, y con fácil acceso a todas las grandes industrias que se establecerían en aquella zona industrial.

El Sistema Ferrocarrilero de la ciudad de México debe estudiarse ligado y coordinado con el Sistema Arterial de la ciudad y con los Sistemas de Tran-



Vista fotográfica aérea de los terrenos ocupados por "La Consolidada", Calzada de la Ronda y en primer término los Almacenes de la California Standard Oil Co.

vías, Camiones y Servicios Aéreos, previendo hasta donde es posible dos problemas de importancia: la creación de un gran "Circuito de tajo", de tránsito rápido, por los que han sido cauces de los ríos de la Piedad y del Consulado, pasando por la Calzada del Puerto Aéreo Central, y la construcción de un servicio subterráneo de tránsito rápido, también, de la Villa de Guadalupe a Tlalpan por el eje norte-sur de San Juan de Letrán, formando el circuito completo con la Avenida de los Insurgentes.

EL CENTRO FERROCARRILERO DE LA CIUDAD DE MEXICO

La Estación Central o Terminal de

Pasajeros, estaría ubicada en el eje de San Juan de Letrán, al norte del río del Consulado y sobre la "U" ferroviaria cuya base es el derecho de vía del Ferrocarril Industrial.

Los talleres, bodegas, casa redonda, etc., de la Estación de Pasajeros, con superficie aproximada de 800,000 metros cuadrados, quedarían localizados en el espacio limitado al norte por el derecho de vía del Ferrocarril Industrial; al sur por el río del Consulado; al poniente por la Calzada actual sobre el derecho de vía del Ferrocarril de El Paso que entra a Buena Vista, y al oriente por la Calzada de Vallejo.

La Estación Central de Carga, que-

daría limitada al norte por una gran avenida de oriente a poniente, siguiendo aproximadamente el cauce del río Chico desde el derecho de vía de El Paso hasta el antiguo derecho de vía del Ferrocarril Hidalgo; al sur por el derecho de vía del Ferrocarril Industrial, en una extensión longitudinal aproximadamente de seis kilómetros y con una superficie, aproximada también, de 300.000,000 m².

La zona residencial ferrocarrilera, quedaría colocada al norte de la avenida del Río Chico y limitada al norte por la Calzada de Guadalupe Hidalgo-Azcapotzalco; al poniente, por la Calzada de Vallejo y al oriente, por la prolongación de la Avenida Insurgentes hacia el norte. Esta zona tendría una superficie aproximada de 600.000,000 m² y en esencia el programa para el desarrollo de esta zona sería el siguiente: Capacidad inicial de población: 5,000 habitantes (elemento obrero ferrocarrilero).

Centro comercial.

Centro cívico, compuesto de escuelas y dos edificios, uno para diversiones y reuniones sociales, y otro para alojar la administración de justicia, el registro civil, la policía, etc.

Residencias de diversos tipos para obreros.

Campos de juegos y de deportes.

Parques y jardines.

Hospital Policlínico.

TODO EN UN AMBIENTE DE AMPLIOS ESPACIOS LIBRES.

EL PROBLEMA ECONOMICO

En este estudio, el suscrito se per-

mite incluir los datos que le fueron suministrados por la Dirección del Catastro y que forman parte del Informe presentado como Jefe de la Comisión de Programa, al C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, General Juan Andreu Almazán, relacionado con el Problema Ferrocarrilero de la Ciudad de México, el 8 de septiembre de 1930, sobre superficies y valores de las propiedades de las Estaciones de los Ferrocarriles en la Ciudad de México.

También incluye el suscrito en este estudio una parte de los datos obtenidos en la Dirección del Catastro sobre los valores de los terrenos que habrán de adquirirse para construir la Estación de Carga y la Zona Residencial Obrera, en vista de que no se ha podido obtener el resto de los datos necesarios, por dificultades de orden legal.

El suscrito tiene la seguridad de que, en cualquier caso, puede probarse que tomando en cuenta el costo inicial de la adquisición de propiedades (terrenos y construcciones), el costo de las obras, los gastos de conservación, los de urbanización y forestación, comparándolos con las utilidades que se obtengan con la plusvalía de las propiedades, toda obra de mejoramiento como la que se propone es costeable y deja utilidades de importancia para la empresa que las realice.

Opina el suscrito que no deberá tomarse en este caso ninguna resolución definitiva, sin completar previamente el estudio económico-financiero detallado de todos estos problemas.

No hay que olvidar tampoco que el costo inicial mayor no debe ser siempre

SUPERFICIES Y VALORES DE LAS ESTACIONES DE LOS FERROCARRILES EN LA CIUDAD DE MEXICO

ESTACIONES	TERRENOS		CONSTRUCCIONES		VALOR M2. TERRENO	VALOR M2. CONS-TRUCCION	TOTALES
	SUPERFICIE	VALOR	SUPERFICIE	VALOR			
Colonia.....	M2. 97,895.	\$ 1,554,572.60	M2. 14,077.	\$ 572,511.59	15.88	40.67	\$ 2,127,084.19
F. C. Central Buenavista.....	174,203.	1,038,249.88	26,020.	750,404.	5.96	28.84	1,788,655.88
F. C. Mexicano-Buenavista (Según datos Cía).....	106,035.49	798,439.		665,650.	7.53		1,464,089.00
F. C. Mexicano (Según datos Catastro).....	110,994.	974,327.32	21,660.	535,571.	8.78	24.73	1,509,898.32
F. C. Hidalgo Peralvillo.....	106,266.	418,688.04	13,559.	359,771.	3.94	25.96	778,459.04
F. C. Interoceánico San Lázaro.....	140,091.	632,147.38	14,483.	389,310.	4.51	26.88	1,021,457.38
F. C. San Rafael y Atlixco Cuauhtemotzín.....	27,364.	117,665.20	7,073.	132,071.	4.30	18.67	249,736.20
F. C. Monte-Alto La Ronda.....	35,241.	83,168.76	6,013.	57,289.	2.36	9.53	140,457.76
	M2. 692,054.	\$ 4,818,816.18	M2. 103,185.	\$ 2,796,927.59			\$ 7,615,746.77

Costo de las expropiaciones necesarias para la explanada y plaza de la Estación Central de Pasajeros, incluyendo la propiedad de "La Consolidada" \$ 4,734,324.15



Vista fotográfica aérea de los terrenos ocupados por la Estación de Colonia.

el único factor que detenga la realización de una obra de importancia, sabiendo que se lleva a cabo en forma definitiva, en el mejor lugar posible.

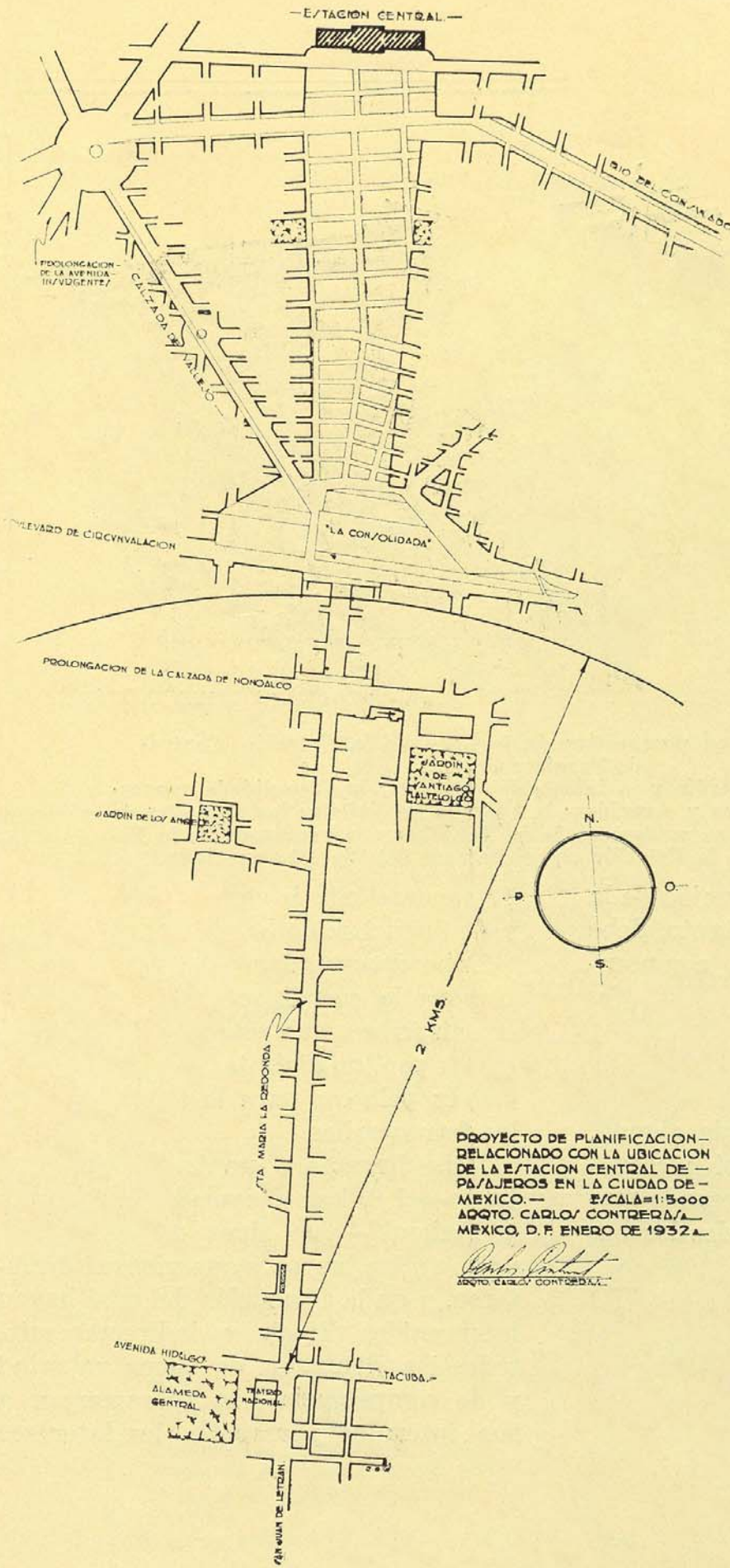
En empresas de la importancia de ésta, es necesario también establecer, desde luego, el principio de que las obras deben iniciarse con la idea preconcebida de desarrollarlas en un plazo de muchos años, sin titubeos, con constancia y con firmeza, y de acuerdo siempre con un programa previamente meditado y definido.

LA COOPERACION ENTRE EL GOBIERNO Y LOS FERROCARRILES NACIONALES

Todo problema en México, en las condiciones actuales, y especialmente el que trata de resolver la Empresa de los

Ferrocarriles Nacionales, necesita realizarse a base de cooperación y armonía entre las diferentes dependencias del Gobierno, los Ferrocarriles y demás Empresas de Transporte, pero al mismo tiempo con la más absoluta firmeza y con la determinación previa inquebrantable de llevar a cabo esa realización contra viento y marea, venciendo los innumerables obstáculos de todas clases que habrán de presentarse en el camino, para la ejecución de tan vasto programa ferrocarrilero en la ciudad de México.

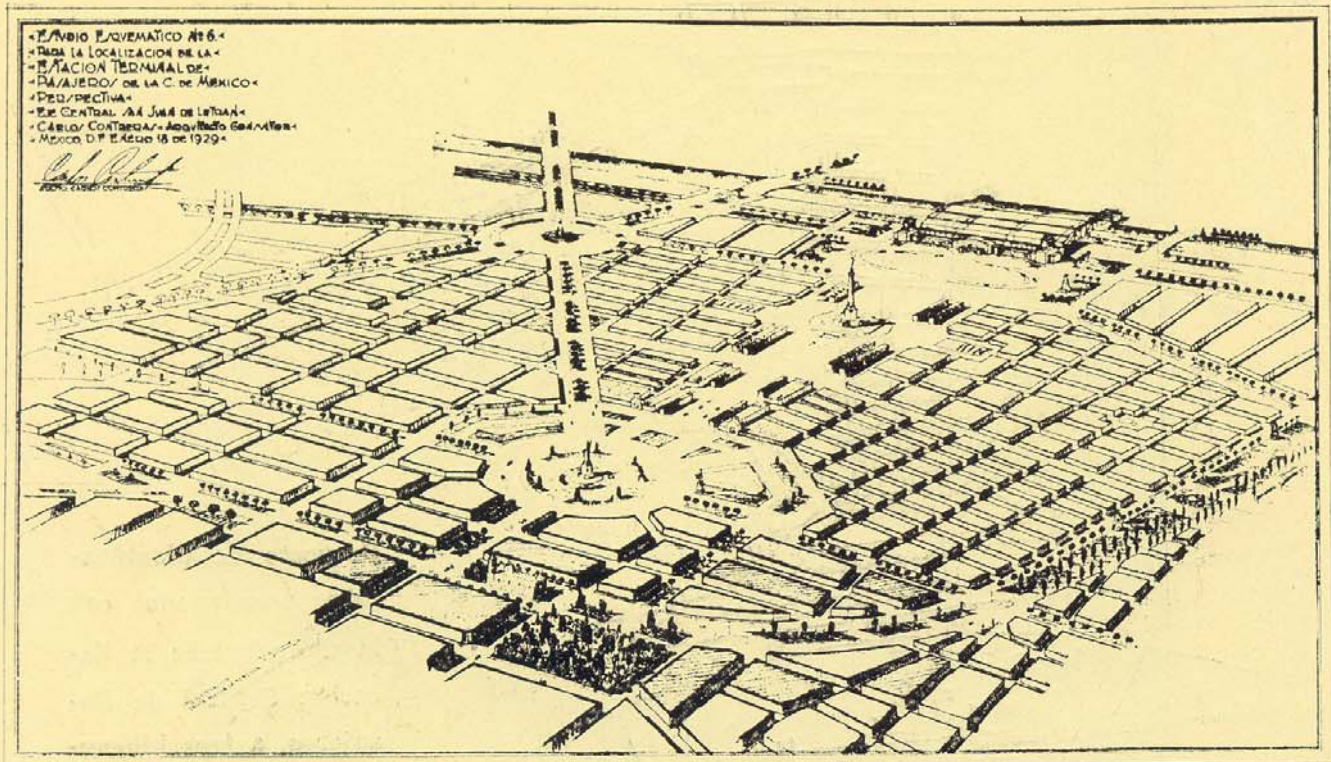
El problema ferrocarrilero está ligado no sólo con los problemas nacionales sino esencialmente con los múltiples y variados problemas sociales, económicos, políticos, administrativos, de direc-



Proyecto de planificación relacionado con la ubicación de la Estación Central de Pasajeros, a tres kilómetros y medio del Teatro Nacional, en el eje norte-sur de San Juan de Letrán, al norte del Río del Consulado, sobre el derecho de vía del Ferrocarril Industrial.

PROYECTO DE PLANIFICACION-
 RELACIONADO CON LA UBICACION
 DE LA ESTACION CENTRAL DE
 PASAJEROS EN LA CIUDAD DE
 MEXICO. — E/ESCALA=1:5000
 ARQTO. CARLOS CONTRERAS/
 MEXICO, D.F. ENERO DE 1932.

Carlos Contreras
 ARQTO. CARLOS CONTRERAS



Estudio Esquemático en perspectiva de la Zona de la Estación Central de Pasajeros.

En primer término el jardín y la Iglesia de Santiago; la Consolidada convertida en un Parque, Plaza y Avenidas; la Calzada de Vallejo; las Calzadas de Guadalupe y los Misterios unidas con la de Nonoalco y la explanada de la Estación y la Plaza de la Estación con el Bulevar del Río del Consulado.

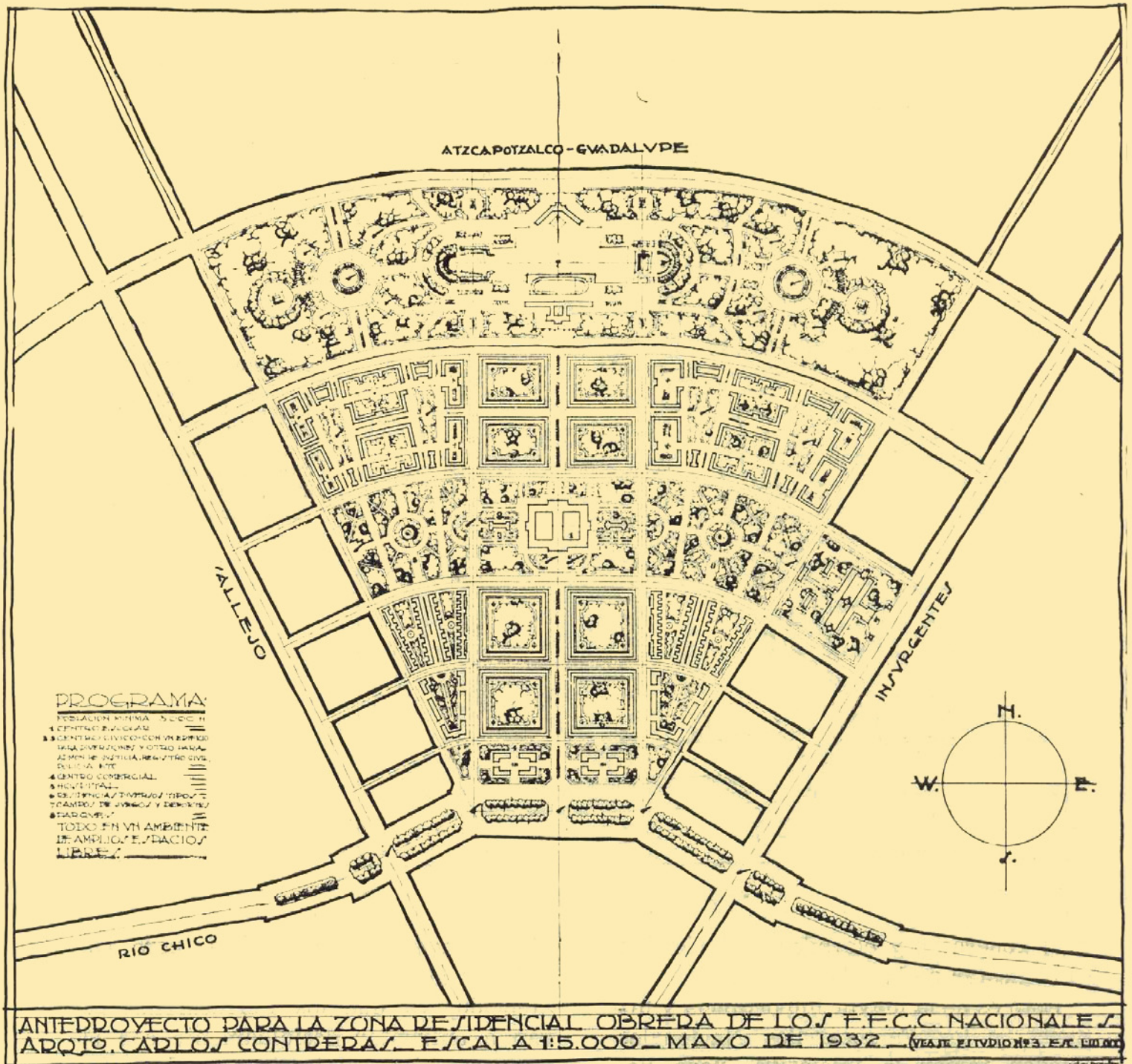
ción, de conjunto y de cooperación de la ciudad de México. Por lo tanto, debe buscarse inmediatamente la comprensión y el apoyo de las autoridades federales y de la ciudad, para iniciar y desarrollar un programa de "largo aliento" de obras públicas y de financiamiento, que ayudará, sin duda alguna, al mejoramiento de la situación económica por que atravesamos, creando mayor crédito y confianza de todos los habitantes para el Gobierno.

Es éste un problema de CONJUNTO relacionado con el crecimiento de la ciudad; con el aumento de la densidad de población; con sus problemas de acceso, de circulación y de distribución,

de saneamiento y agua, de zonificación y de financiamiento.

Debe encomendarse solamente a una persona la coordinación de los esfuerzos dispersos, que actualmente se encaminan por tan distintas direcciones, con graves peligros para la ciudad y para los ferrocarriles.

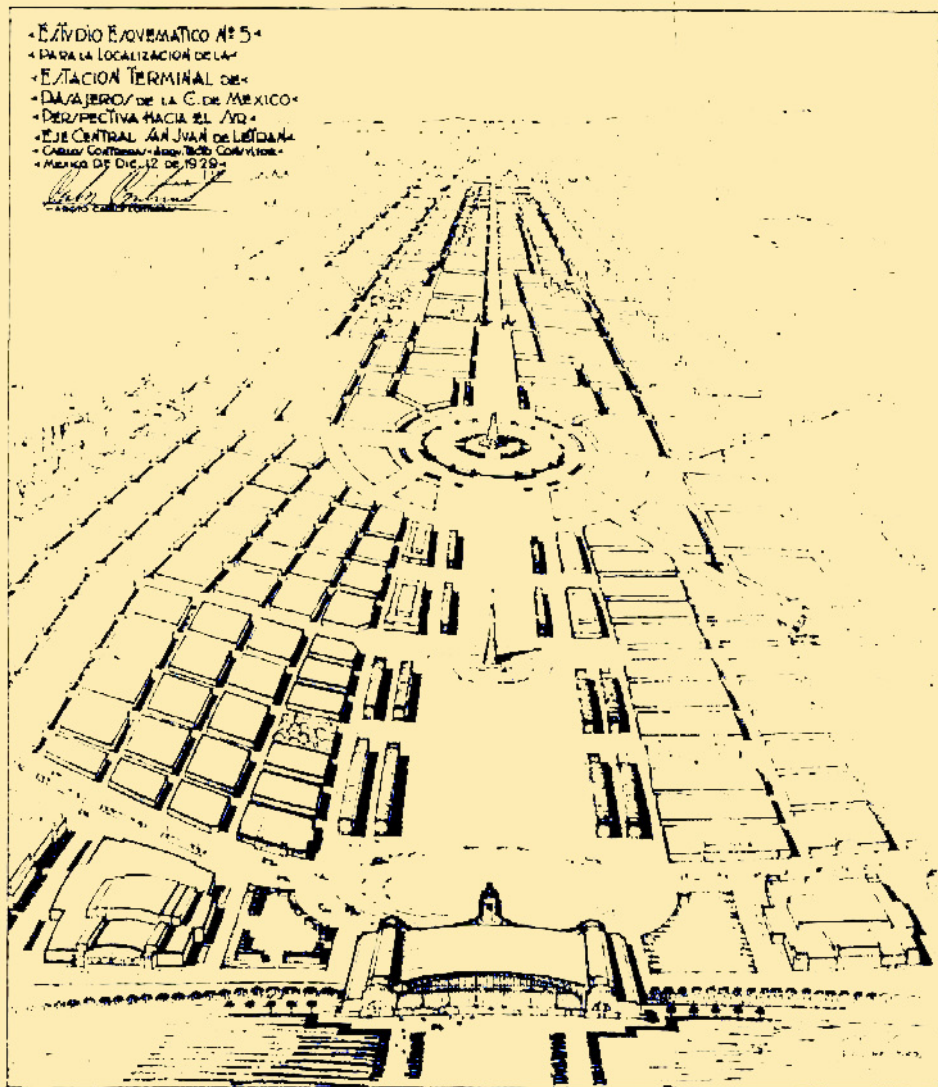
Debe llegarse a un trabajo de conjunto—el "Plano Regulador del Distrito Federal"—que sirva de guía y de norma a los trabajos que piensen ejecutarse, y en la formación del cual hayan intervenido, directa o indirectamente, todos los elementos de buena voluntad y de competencia que sobrepongan a sus intereses personales los intereses



Anteproyecto del Arquitecto Carlos Contreras para la Zona Residencial Obrera de los Ferrocarriles, limitada al norte por la Calzada de Guadalupe a Azcapotzalco, al oriente por la Prolongación de Insurgentes, al poniente por la Calzada de Vallejo y al sur por la Calzada del Río Unido. Este estudio está hecho considerando un desarrollo inicial para una población de 5,000 habitantes y contando con los siguientes elementos:

1. Un centro escolar.
2. Un Centro Cívico con un edificio para diversiones y otro para la administración de justicia, Registro Civil, Policía, etc.
3. Un Centro Comercial.
4. Un Hospital Policlínico.
5. Residencias de diversos tipos.
6. Zonas de posible extensión territorial.
7. Campos de juego y deportes.
8. Parques.

Todo en un ambiente de amplios espacios libres.



Estudio Esquemático
 en perspectiva (vista
 hacia el sur) de la
 Estación Central, ex-
 planada, Plaza y Par-
 que de la ex Consoli-
 dada, eje norte-sur de
 San Juan de Letrán.

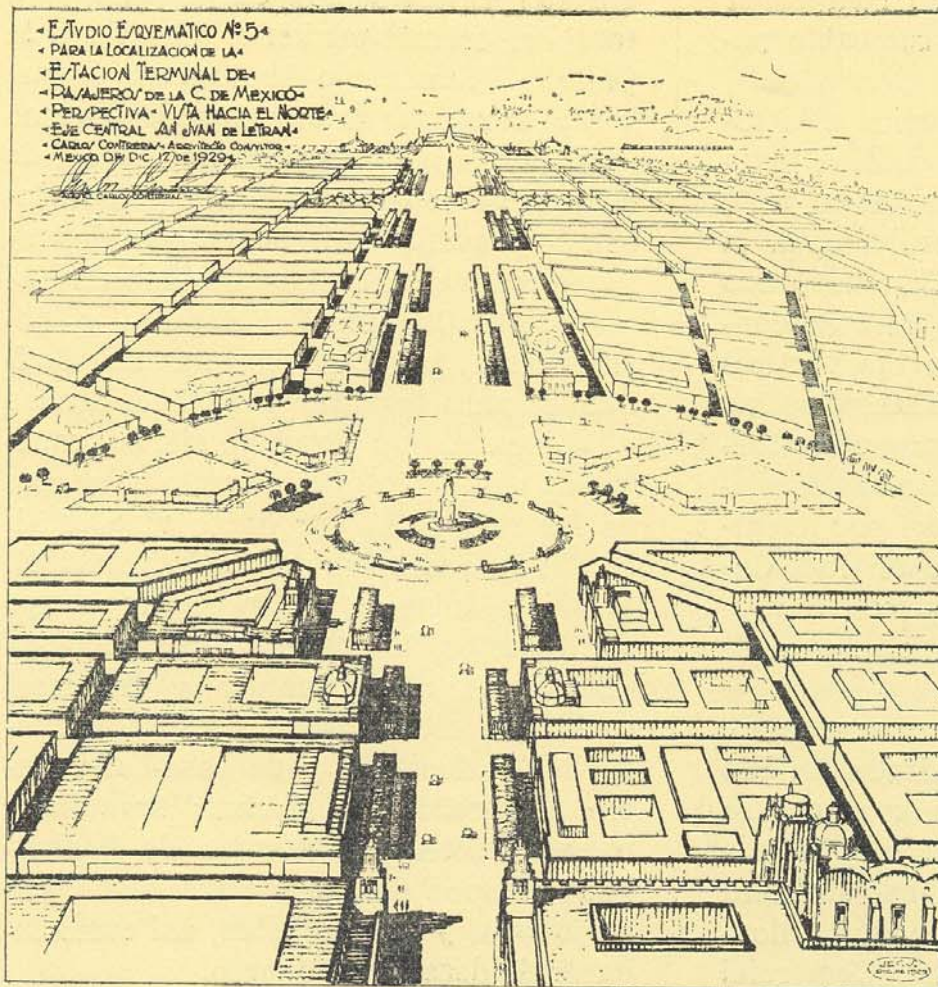
• VISTA HACIA EL SUR •
 • DE LA ESTACION •

más generosos y elevados que tiendan al bienestar de la colectividad.

Esto es de la mayor importancia y urgencia y los Ferrocarriles Nacionales pueden tomar la iniciativa para llegar a este encauzamiento, que redundará enormemente en beneficio de todos los interesados en la acertada solución de estos problemas.

El problema de la habitación no ha sido, por lo benigno de nuestro clima, problema tan apremiante para el Go-

bierno, como otros muchos, pero requiere, sin embargo, su inmediata atención, ya que los Ferrocarriles se van a enfrentar decididamente con el problema del alojamiento adecuado, moderno, alegre, con jardines y campos de juego, para sus obreros. Es tiempo oportuno para que la ciudad de México, por medio de su órgano administrativo, el Departamento del Distrito Federal, continúe los esfuerzos realizados ya con tanto éxito con la construcción de



Estudio Esquemático en perspectiva del eje norte-sur de San Juan de Letrán: en primer término la Plaza y Parque (ex Consolidada), la explanada de la Estación y al fondo, al norte, la Estación Central de Pasajeros.

— VISTA HACIA EL NORTE —
— DE LA ESTACION —

los grupos de casas para empleados y obreros en terrenos de Balbuena y San Jacinto, y siga haciendo experimentos de tanta importancia hasta llegar a la solución del problema de la habitación, para un gran número de sus habitantes que viven actualmente en inmundas pocilgas y en condiciones antihigiénicas deplorables, legislando sencilla y prácticamente, reglamentando debidamente esas disposiciones y estudiando el caso muy especial de la habitación misma, para el obrero que gana el salario mínimo, resolviéndolo con el mejo-

ramiento del tipo actual del jacal y también con el de la casa colectiva.

Es éste un problema social de trascendencia, que afecta la seguridad, la moral, la salud y el bienestar de muchos habitantes de la ciudad de México, y el Departamento del Distrito Federal está obligado a prestar su apoyo a los Ferrocarriles Nacionales, hasta lograr los más eficientes resultados en esta cruzada de mejoramiento social.

Haciendo un cuidadoso estudio económico y financiero de este problema se podrá demostrar la bondad del experi-

mento, con la seguridad de comprobar que también es empresa costeable para ambos organismos.

Después de muchos estudios a la escala de 1:10,000, basados en el estudio No. 3, presentado por el suscrito y de otros tantos del mismo problema a la escala de 1:5,000, el partido adoptado según puede verse en el plano de conjunto, fué el de tomar un eje vertical norte-sur, partiendo del cruce de las Calzadas de Vallejo e Insurgentes, formando con el río del Consulado dos sectores, casi iguales, divididos por avenidas paralelas a la Calzada de Guadalupe-Azcapotzalco, que completan el desarrollo del partido escogido en forma de abanico.

En primer término, directamente al norte, sobre la Gran Calzada del Río Chico y a la entrada de la zona obrera residencial, a uno y otro lado del eje central que lo constituye, se formará una avenida de 60 metros de ancho, donde está localizado el Centro Comercial de la zona.

A uno y otro lado de la Avenida Central norte-sur, hay dos avenidas paralelas de 30 metros de ancho, quedando ubicadas en estas fajas verticales los principales núcleos de alojamiento para obreros.

En el cruce del eje medio oriente, paralelo a la Calzada de Guadalupe-Azcapotzalco, con el eje central norte-sur está ubicado el Centro Escolar, Centro Cívico y Administrativo, en medio de una faja oriente-poniente de parques y jardines, entre lo que pudiéramos llamar la faja norte residencial obrera y la faja sur residencial obrera.

Al norte de la primera de estas zonas

obreras residenciales existe una faja también oriente-poniente, paralela a la Calzada Guadalupe-Azcapotzalco, que forma el remate de la composición como gran campo de deportes, de juegos, de centros de estudio, de fauna y flora local, de pequeños museos, talleres de trabajos manuales, centros de Club de Exploradores, lugares de descanso y, posiblemente, pequeños bosques con facilidades para levantar pequeñas tiendas de campaña, que permitan cierta propaganda educativa que estimule el interés de los residentes por hacer vida al aire libre, en un medio de belleza natural.

Existe, además, en este gran campo de deportes, un campo para foot-ball (principal) con gimnasio y tribunas, casilleros, etc.; pistas; campos secundarios de foot-ball y de base-ball; teatro al aire libre; piscina; frontones; mesas de tennis; campos de basket-ball; campos de juego para niños, para jóvenes y para adultos, así como lugares de descanso y recreo.

CONCLUSIONES.

Ferrocarriles.

1.—Eliminación del derecho de vía del Ferrocarril Nacional de Laredo, para convertirlo en Vía-Parque desde Tlalnepantla hasta Colonia.

2.—Ampliar el derecho de vía del Ferrocarril Central de El Paso, haciendo entrar por allí el Ferrocarril Nacional de Laredo.

3.—Cambiar la vía del Ferrocarril Mexicano de la Calzada de Los Misterios, para que entre por el derecho de vía que fue del Hidalgo, formando así

con el Ferrocarril Industrial la "U" ferrocarrilera.

4.—Convertir el Ferrocarril Interoceánico, de vía angosta en vía ancha, y dándole entrada desde Tepexpan, para llegar por el mismo derecho de vía que fue del Hidalgo.

5.—Dejar provisionalmente la vía angosta de Cuautla a México que llega a la Estación del Ferrocarril Interoceánico en San Lázaro, hasta que los Ferrocarriles establezcan ese servicio de pasajeros y de carga, por medio de camiones de su propiedad. Al realizarse esto, quedará finalmente eliminada la Estación del Interoceánico de San Lázaro, la cual deberá convertirse en una de las cuatro estaciones terminales de camiones.

6.—Electrificar el Ferrocarril de Cuernavaca, para intensificar el tráfico

y ayudar al desarrollo de la zona residencial suburbana de las Lomas de Chapultepec, Mixcoac, San Angel, Tizapán.

7.—Electrificar el Ferrocarril hasta Toluca, con ciertas modificaciones necesarias en su trazo.

8.—Como ya se ha expuesto en detalle, el suscrito cree que la Estación de Carga, las bodegas y los almacenes de Depósito deben situarse en la faja de terreno comprendida entre el derecho de vía del Ferrocarril Central, el Río Chico, el Ferrocarril Industrial y la calzada de Los Misterios.

9.—También, en detalle se ha expuesto ya el criterio del suscrito, en cuanto se refiere a la creación de la Zona Residencial Obrera con Campos de Juego y de Deportes, Jardines y Parques, Zona Comercial y Centro Cívico.

Arquitecto CARLOS CONTRERAS.

La planificación tiende a satisfacer necesidades fundamentalmente económicas y como la influencia gubernativa en la vida económica de los pueblos es creciente, resulta que la responsabilidad gubernativa aumenta al resolver los problemas relacionados con la planificación.

IMPORTANTE REFORMA HECHA AL ARTICULO 5o. DE LA LEY DE PLANIFICACION

Con fecha 22 del presente mes de noviembre fue expedido por el Poder Ejecutivo de la Nación el decreto que a continuación insertamos, para conocimiento de nuestros lectores, por la importancia que entraña, pues reforma el artículo 5o. de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California, que fue expedida el 12 de enero de 1933 y que se insertó en las páginas 8 a 13 del número 1 del tomo en publicación de esta Revista.

El Decreto a que nos referimos, está concebido en los siguientes términos:

PODER EJECUTIVO

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

DECRETO que reforma el artículo 5o. de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California.

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.— Estados Unidos Mexicanos.— México.— Secretaría de Gobernación.

El C. Presidente Constitucional Substituto de los Estados Unidos Mexicanos, se ha servido dirigirme el siguiente Decreto:

“ABELARDO L. RODRIGUEZ, Presi-

dente Constitucional Substituto de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO:

“El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

ARTICULO UNICO.—Se reforma el artículo 5o. de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California, de fecha 1o. de enero de 1933, en los siguientes términos:

“Artículo 5o.—Las Comisiones de Planificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California son los órganos encargados de la ejecución de la presente Ley, se constituirán con el personal que determine el Reglamento de la misma y gozarán, por tanto, de personalidad jurídica con las facultades y obligaciones siguientes:

I.—Promover y estimular el interés público por medio de una constante y sistemática labor de publicidad en favor de las obras necesarias para la realización de los “Planos Reguladores” del Distrito Federal y Territorios de la Baja California.

II.—Requerir los datos, informes, documentos, etc., que obren en los archivos públicos y que sean necesarios para el desempeño de su cometido.

III.—Realizar los estudios y proyectos que sean necesarios para formar los “Planos Reguladores” a que alude el artículo anterior.

IV.—Aprobar, modificar o rechazar en su caso, los estudios y proyectos de Planificación y Zonificación que formulen las diversas dependencias oficiales del Distrito Federal y Territorios de la Baja California, y los que presenten empresas particulares.

V.—Preparar presupuestos, estudios económicos y programas de financiamiento en relación con las obras públicas que sea necesario construir, de acuerdo con los “Planos Reguladores” del Distrito Federal y Territorios de la Baja California.

VI.—Vigilar la construcción y conservación de las obras públicas a que se refiere la fracción anterior.

VII.—Determinar las compensaciones que deban pagar los propietarios que resulten beneficiados con la ejecución de las obras enumeradas en los artículos 2o., 3o. y 4o. de esta Ley.

VIII.—Contratar empréstitos que se basen en las compensaciones señaladas en la fracción anterior; descontar documentos que garanticen el pago de las mismas compensaciones y, en general, realizar toda clase de actos tendientes a obtener fondos para la realización de las obras aprobadas, previo acuerdo del C. Jefe del Departamento o Gobernador respectivo. En todo caso, el Departamento del Distrito Federal y los Go-

biernos de los Territorios serán solidariamente responsables de las obligaciones contraídas por las Comisiones, y,

IX.—Nombrar Comités especiales que gozarán de personalidad jurídica, para la realización de obras públicas determinadas, las que tendrán, en lo que se refiere a la obra que ejecuten, las mismas facultades y obligaciones que las Comisiones, pero quedando siempre sujetos a su vigilancia y control. **Enrique González Flores, D. P.—José Campero, S. P.—Antonio Mayes Navarro, D. S.—Juan de Dios Bátiz, S. S.—Rúbricas.**

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, D. F., a los diez días del mes de noviembre de mil novecientos treinta y cuatro.—**A. L. Rodríguez.** (Rúbrica).—El Jefe del Departamento del Distrito Federal, **Aarón Sáenz.** (Rúbrica).—Al C. Subsecretario de Gobernación.—Presente”.

Lo que comunico a usted para su publicación y demás fines.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D. F., a 22 de noviembre de 1934.

El Subsecretario de Gobernación, Encargado del Despacho, **Juan G. Cabral.** Rúbrica.

Al C.

BREVE RESEÑA ACERCA DE LOS TRABAJOS RELACIONADOS CON LA PLANIFICACION DE LA CIUDAD DE MEXICO

Ya en el primer número del tomo en publicación de esta revista, que comprendió el primer trimestre de 1933, se insertaron tanto la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California cuanto su Reglamento respectivo. Igualmente, al participarse la instalación de la Comisión de Planificación del Distrito Federal, se dió a conocer el personal designado para integrarla y la aprobación en su sesión inaugural del proyecto de ampliación de las calles de San Juan de Letrán hasta las de Arcos de Belén, así como la designación del personal que forma el Comité Ejecutivo encargado de la realización de las obras respectivas.

Iniciados los trabajos de preparación, en la forma que se indicó en el propio número de PLANIFICACION, se comenzó el día 24 de junio de 1933 el derrumbe de las construcciones situadas en la acera poniente de la primera de las citadas calles, entre el Edificio "La Nacional" y la esquina de la Avenida Independencia.

A reserva, siempre, de que consagremos alguno o varios números posteriores a precisar en sus pormenores los datos más interesantes, relacionados con estos y los demás trabajos que sólo reseñaremos brevemente por ahora, indicaremos por lo que respecta a las obras de San Juan de Letrán que al ejecutarse la ampliación de la primera ca-

lle hubo de ser objeto de estudio detenido el caso de la conservación o destrucción definitiva del antiguo templo de Santa Brígida, por sus méritos arquitectónicos y por razones de otra índole, pero después de haber dejado aislado ese edificio, al ser arrasadas las construcciones vecinas, y de meditarse en los inconvenientes que su ubicación aportaría para el intenso tráfico de la avenida, se resolvió, al fin, destruirlo también, como se efectuó en seguida. Concluidos los trabajos de demolición en la citada calle, se procedió desde luego a las obras de urbanización hasta lograr que se abriera al tránsito la nueva avenida, ampliada a 35 metros, entre las de Juárez e Independencia, el 24 de septiembre de 1933.

La ampliación de la segunda calle de San Juan de Letrán, entre la Av. Independencia y la calle del Artículo 123 (antes Nuevo México), también ha quedado concluida, hasta dejarla completamente urbanizada y abierta en tales condiciones al tránsito el 9 de agosto de 1934.

Con el mayor empeño se procedió a la tramitación demasiado laboriosa de adquirir la porción de los predios que tienen que ser arrasados en las restantes calles de San Juan de Letrán y, de una vez, también, en las siguientes del Niño Perdido hasta llegar a la Calzada de Chimalpopoca. En los casos en que se ha llegado a un arreglo satisfactorio

con los propietarios, se ha procedido desde luego al derrumbe de las construcciones respectivas, siendo grato consignar que en la generalidad de los casos han prestado gustosos su cooperación los propietarios de los predios de las aceras no afectadas y que van a resultar beneficiados con la ampliación de la calle en lo futuro, así como los de las calles laterales que desembocan en la nueva gran arteria de la Ciudad, que reportarán también un mejoramiento, aunque en menor escala.

Tanto en las demás calles de San Juan de Letrán cuanto en las del Niño Perdido han sido derrumbadas varias construcciones que facilitarán la obra definitiva de ampliación, al concluirse los arreglos con los propietarios de los predios que aún permanecen en su antigua condición. En lo sucesivo, tendremos al corriente a nuestros lectores de alguna nueva noticia de interés relacionada con esta obra, así como con las demás que vayamos consignando en esta reseña.

* * *

El Consejo de Arquitectura creado por el Reglamento de 17 de febrero de 1933, publicado como quedó dicho en el citado número correspondiente al primer trimestre de ese año, fué integrado, de acuerdo con el artículo 26 del propio reglamento, de la siguiente manera:

Señor Arquitecto Juan Legarreta, por seis meses; señor Arquitecto José López Moctezuma, por un año, y señor Arquitecto José Luis Cuevas, por dieciocho meses.

El Consejo quedó igualmente instalado el 16 de mayo de 1933 y ha des-

empeñado su cometido de conformidad con las facultades que se le concedieron. En la actualidad, se ha renovado totalmente, por haber terminado su período respectivo cada una de las personas mencionadas y, ahora, las que lo integran, que han sido designadas para un período de dieciocho meses, han venido ocupando los lugares de las vacantes ocurridas, de tal manera que cada seis meses venga siendo substituído uno de los miembros y el Consejo sufrirá una renovación parcial sucesiva.

Los estimables arquitectos que ahora lo integran son los señores José Villagrán García, Federico E. Mariscal y Carlos Tarditi.

En alguno de nuestros números próximos tendremos ocasión de consignar los trabajos más notables que ese Cuerpo ha venido realizando.

* * *

En todas las grandes urbes, especialmente en aquellas que desempeñan una función política, existen en torno de una gran plaza un grupo de edificios, que integran en su conjunto el centro cívico más notable de la urbe. Siguiendo, en particular, los lineamientos de las capitales españolas, nuestra Ciudad de México cuenta con su plaza mayor, llamada hoy Plaza de la Constitución, en torno de la cual se edificaron el Palacio de las autoridades supremas del país, hoy Palacio Nacional, el de las autoridades ciudadanas o municipales, que actualmente es el Palacio del Gobierno del Distrito Federal, los templos máximos de la religión dominante en México, la Catedral y el Sagrario Metropolitanos, y varios edificios particulares de notoria importancia. Ambos Palacios

han sido transformados en sus fachadas, proporcionándoles cierto sello moderno, aunque respetando su primitiva composición arquitectónica.

Cada día se impone más la necesidad de continuar transformando el aspecto de aquella Plaza, para darle un carácter más concordante con el lugar que ocupa la Capital de la Nación, ya no sólo entre las demás ciudades de la República, sino entre las **ciudades millonarias** del Mundo. Ya es preciso que no sea, como de hecho se había venido convirtiendo, en una estación central de carruajes y de vendimias ambulantes.

Con tal propósito, desde hace algunos años, varios de nuestros más entusiastas arquitectos han formado proyectos más o menos interesantes para el arreglo definitivo de la Plaza de la Constitución. Entre tales proyectos mereció la aprobación de la Comisión de Planificación del Distrito Federal, el formulado por el arquitecto Manuel Ortiz Monasterio, teniendo en consideración su sencillez y reducido costo. En el proyecto quedó comprendida la demolición del Hotel del Seminario para construir después de arrasado, en la porción más inmediata a la Catedral el Museo Religioso, edificio que se apañará en su frente con la fachada Oriente del Sagrario Metropolitano. Además, por su relación con dicho proyecto, quedó aprobada también la apertura del primer tramo de la Avenida Veinte de Noviembre, ampliando la actual callejuela o "Pasaje de la Diputación", quedando su eje central en prolongación hacia el Sur del longitudinal de nuestra soberbia Catedral.

Efectuada la demolición del edificio del primitivo Seminario, convertido después gran parte en hotel, ha quedado magníficamente ampliada la antigua calle del Seminario en toda su extensión, con un ancho camellón central y dos carreras de vehículos a los lados. Hacia la parte media del camellón luce su magnificencia la fuente monumental rematada por la figura del excelso misionero e insigne filántropo Fray Bartolomé de las Casas, construída allí hace pocos años.

Secundando los nobles propósitos de vigorosa transformación de nuestra gran ciudad, que animan a los Jefes del Departamento del Distrito Federal, señores licenciados Sáenz y Benítez, la Comisión de Planificación no sólo decidió la apertura del primer tramo de la Avenida Veinte de Noviembre, sino que aprobó la ejecución del proyecto general para emprender los de toda la avenida, que se prolongará hasta la calzada de Chimalpopoca, designándose para integrar el Comité Ejecutivo que se encargará de la realización de dichas obras, a los señores ingenieros Roberto Servín y Evaristo Araiza, León Audibert, gerente de "El Palacio de Hierro", y como asesor técnico el arquitecto Vicente Urquiaga.

Ya ha sido realizada la demolición de buena parte de los edificios que tenían su frente en el antiguo Portal de las Flores, pues existe el proyecto de levantar en aquel sitio y hacia el costado Oriente del primer tramo de la nueva avenida, un edificio simétrico del actual Palacio del Gobierno del Distrito Federal para alojar las dependencias del

propio Gobierno que hoy se encuentran en el edificio de la ex Aduana de Santo Domingo. Falta ya solamente demoler la parte del antiguo edificio de "El Puerto de Liverpool", para que se abra al tránsito el citado primer tramo, origen de la magnífica arteria que proporcionará el desahogo necesario a la Plaza de la Constitución, hacia el rumbo Sur de la ciudad y que al conectar con otras arterias lo realizará también hacia el Suroeste de la población, donde se encuentra la vasta zona residencial que se ha venido formando en los últimos años.

La magnífica avenida tendrá en este primer tramo una anchura de 31 metros y se continuará hacia el Sur por la calle de Ocampo, que fué abierta hace unos setenta años entre las que hoy se denominan de V. Carranza y de Uruguay (*). En la citada calle, para convertirla en el segundo tramo de la nueva avenida se han venido demoliendo varias construcciones que tenían su frente en la acera poniente, con el propósito de que se obtenga un ancho de 27 metros, que será el que corresponda al resto de la arteria en su prolongación hacia el Sur, teniendo siempre co-

(*).—Cuando fué abierta esta calle, al través de lo que era Convento de San Bernardo, se denominó "de la Perla", y posteriormente se le dió el nombre de Ocampo.

mo eje central el que corresponde a la prolongación del eje del primer tramo.

Como al realizarse esta ampliación tuvo que afectarse una porción del templo de San Bernardo, que comprendía uno de sus pórticos laterales, de notable valor arquitectónico, se proyectó y está en ejecución ya muy adelantada, el cambio cuidadoso de la exquisita construcción para dejarla como entrada principal del templo en el sentido de su eje longitudinal y con frente a la reiterada avenida, de la que será un motivo de belleza, habiéndose formado ya interesante proyecto a fin de que las demás nuevas fachadas que se levanten en sus inmediaciones guarden armonía con esa joya arquitectónica.

Los trabajos de apertura del resto de los tramos de esta avenida están igualmente muy adelantados y, en nuestro número próximo, daremos cuenta de ellos a los lectores de la Revista.

En los números siguientes, publicaremos al propio tiempo que la continuación de esta reseña, algunos planos y fotografías referentes a los trabajos que se están ejecutando, a reserva siempre de que consagremos como lo tenemos ofrecido números especiales a cada una de las más interesantes obras.

México, diciembre de 1934.

ENRIQUE E. SCHULZ.

INFLUENCIAS NOCIVAS A LA SALUBRIDAD PUBLICA Y A LA ECONOMIA NACIONAL. EL ESTADO EN QUE SE HALLAN LOS TERRENOS DEL LAGO DE TEXCOCO.—ISMAEL MOLINA

R E S U M E N (1)

1.—La desecación del lago de Texcoco ha sido sumamente nociva para el clima y la salubridad de la ciudad de México, por la situación topográfica en que ésta ha quedado, intermedia entre los terrenos del antiguo lecho del lago y las sierras que limitan por el SW. a la cuenca.

2.—Tales perjuicios son originados por la condición salitrosa de las eflorescencias que se han formado en la superficie de aquellos terrenos desecados, de textura finamente dividida, las cuales son levantadas por la acción de los vientos dominantes, que forman nubes de esos polvos, o sean las tolvaneras, que debido a la consiguiente diferencia de densidad atmosférica, se precipitan al través de la ciudad hasta abatirse en los flancos de las montañas del SW.

3.—Para evitar estas influencias tan perjudiciales debe modificarse completamente la constitución de aquellas tierras, lo que se obtendría procurando bonificarlas, tanto por medio de un sistema de lavados, empleando para ello el agua artesisana que abunda en el subsuelo del vaso, cuanto por la deposición del excedente de basuras de la ciudad. Debe favorecerse también, el entarquinamiento gradual y progresivo de cortas áreas, así como la formación de espacios destinados a estanques para la procreación de peces y de aves

acuáticas y la expansión de áreas de sembradíos adecuados, que dentro de algunos años habrán transformado por completo el aspecto y las condiciones de aquel espacio.

4.—Los terrenos que hoy se cotizan a \$30.00 la hectárea, puede calcularse que al estar concluidas las obras de bonificación, adquirirán un valor capaz de indemnizar, con creces, el gasto que se haga para emprender la ejecución de estas obras, tan necesarias para el bienestar de la población aquí residente.

5.—La ciudad se beneficiará en sus recursos económicos al ponerse en explotación estas tierras. La bonificación se hará más rápida y económica por la aportación de máquinas e implementos, que serán conducidos a lugares próximos a aquellos en que se requiera su empleo, por medio de los caminos que vienen construyéndose en torno del vaso desecado.

6.—Invocando y aplicando la ley vigente de colonización, con la intervención del Banco Nacional de Crédito Agrícola, se podrían encontrar los medios para establecer una organización financiera y hacer efectivo este proyecto.

E. E. S.

(1).—Este estudio y el siguiente corresponden a la serie de los que se presentaron en el Primer Congreso Nacional de Planeación, efectuado en enero de 1930.

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO DEL PARQUE AGRICOLA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

Ing. Angel PEIMBERT y Arqs. A. PETRICIOLI y L. Mac GREGOR.-Resumen

1.—Es un hecho que han desaparecido casi en su totalidad los antiguos lagos que cubrían una parte de la cuenca denominada Valle de México, en la que se asienta la Capital de la República, o bien han quedado en condiciones tales, que sus vasos, especialmente el que ocupaba el lago de Texcoco, están convertidos en páramos, donde apenas resurge un resto de la antigua extensión acuática que ocupaban, al formarse depósitos de escasa significación en las épocas de lluvias. El lago de Xochimilco es el único que conserva parte de su original encanto.

2.—En la actualidad, los terrenos del vaso del antiguo lago de Texcoco, son el origen de las tolveneras que ya constituyen un constante amago para la Ciudad de México, pero si son lavadas aquellas tierras de acarreo impregnadas de sales, se podrán bonificar y ser susceptibles de convertirlas en suelos de cultivo.

3.—Mediante un sistema sensiblemente rectangular de canales se dividiría el antiguo lecho del lago en parcelas, sirviendo los canales de comunicación entre los pueblos ribereños, así como también con alguno de los ensan-

ches de la Ciudad de México. En el centro se profundizaría el lecho de un lago artificial y, en las orillas de éste, se levantaría una pequeña urbe, que sería la ciudad del Lago, a la que reconocerían como centro las granjas agrícolas ubicadas en cada parcela. En el Peñón de los Baños conectaría la red de canales con el antiguo canal de la Viga, que sería fácil de prolongar hasta ese lugar.

4.—En cada parcela se perforarían pozos artesianos y se utilizarían las aguas de los manantiales que bordean el lago, las de los ríos que a él afluyen y las del Río de Cuautitlán, estableciendo un sistema de compuertas que permitiera controlar las corrientes en los canales y alimentar el lago central.

5.—Evitando este proyecto las molestias y perjuicios ocasionados por la actual condición de aquellos terrenos y obteniéndose, en cambio, muchos beneficios, debe considerarse como una obra de utilidad pública y de urgente realización.

6.—Convendría completar el proyecto con algunos datos precisos de ingeniería y con los datos financieros necesarios para hacer viable su ejecución.

E. E. S.

CUAL ES SU MAS ARDIENTE DESEO?

¿Un patrimonio para la familia?

¿Para Ud. mismo, cuando llegue
a avanzada edad?

¿Educación para sus hijos?

¿Una renta segura para sus
descendientes?

¿Pagar su hipoteca?

¿Protección contra las eventuali-
dades de sus negocios?

NOSOTROS PODEMOS

señalarle el camino más fácil y expedito,
para lograr sus deseos con el menor esfuerzo.

PIDA INFORMES

LA NACIONAL

Cía. de Seguros sobre la Vida, S. A.

(Fundada en 1901)

Edificio "LA NACIONAL"

México, D. F.

Apdo. Postal No. 1420.

PLANIFICACION



ESTA REVISTA, a partir de 1935, se editará mensualmente, con regularidad, contando con mayor número de páginas e ilustraciones, que darán cuenta oportuna de los adelantos que en la materia se vengán realizando, de los más novedosos proyectos y de las obras que se ejecuten dignas de ser comentadas.

En el presente año de 1934, se limitará el Tomo II en publicación, a seis números, que aparecerán antes de que concluya el año.

El precio de cada número es de un peso en la República Mexicana y de cincuenta centavos de dólar en el extranjero. La serie de seis números del tomo II se venderá al precio de \$ 5.00 en la República y de tres dólares en el extranjero. No existen colecciones completas del tomo I, sino solamente algunos números que podrán venderse a solicitud.

A los miembros de la Asociación se les distribuye la Revista sin costo alguno.

EL PLANO REGULADOR DEL DISTRITO FEDERAL. 1933,

Por CARLOS CONTRERAS
ARQUITECTO

Folleto de 50 páginas con numerosos esquemas y un estudio preliminar del Plano en la escala de 1:10000.

Se vende al precio de DOS PESOS y el producto de su venta se destinará al "Fondo de Planificación", que se proyecta constituir por la Junta Directiva de la Asociación para la Planificación de la República Mexicana, en los términos que pronto se darán a conocer en esta Revista.

PARA PEDIDOS, A LAS OFICINAS DE "PLANIFICACION" O AL APARTADO POSTAL 1798. MEXICO, D. F.

SE SOLICITAN ANUNCIOS PARA "PLANIFICACION"