

PLANIFICACION



1935

M A R Z O

A

DICIEMBRE

T O M O III

NUMEROS 3 a 6

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 III
NUMEROS 3 A 6
MARZO A DICIEMBRE
1935

SUMARIO

Editorial. - La Asociación y la Revista	43
Breve reseña acerca de los trabajos relacionados con la Planificación del Distrito Federal, especialmente de la Ciudad de México. (Continuación), por el Ing. Enrique E. Schulz	47
Informe del "Comité del Plano Regulador del Distrito Federal", formado por los Arquitectos Carlos Contreras y Carlos Tardifi e Ing. José A. Cuevas	59
La Fototopografía aérea y su relación con los trabajos de planificación, por el Ing. Agustín de Neyme, jr. (Resumen)	73
Bases para trabajos de planificación de las Ciudades Mexicanas, por el Ing. Fortunato Dozal	75
Algunos trabajos relacionados con la planeación y que afectan a bienes propios de la hacienda pública, por el Ing. Alberto Ortiz Irigoyen. (Resumen)	81
La Ciudad Universitaria Mexicana, por el Lic. Ignacio García Téllez, y comentarios hechos a ese trabajo en el Primer Congreso Nacional de Planeación. (Resumen)	83
Proyecto de mejoras a dos edificios públicos céntricos de la Ciudad de México, que redundan en beneficio del servicio de tránsito, por el Ing. Manuel de la Sota Riba. (Resumen)	85
Dos problemas constructivos conexos con la replanificación de la Ciudad de México, por el Ing. José A. Cuevas. (Resumen)	87
El problema de la casa habitación en la Ciudad de México, por el Arquitecto Carlos Tardifi. (Resumen)	88
La topografía de la Ciudad de México en relación con su tránsito, por el Ing. Alejandro Méndez Armendáriz. (Resumen)	89
Decreto expedido por el Gobierno del Estado de Guerrero referente a la conservación de la ciudad de Tasco	92

LA ASOCIACION Y LA REVISTA

El cambio de personal dirigente en el Departamento del Distrito Federal efectuado el mes de junio del año próximo pasado, y atenciones diversas a las que hubo de consagrar su tiempo el Director de esta Revista, unidas estas causas a otras de menor entidad, determinaron la suspensión en la salida de nuestra publicación, que ahora reanudamos con el mayor agrado para corresponder tanto al favor de quienes se interesan por ella cuanto a la obligación que tenemos contraída con los miembros de la Asociación.

Los nuevos jefes del citado Departamento, teniendo en consideración el servicio que presta la Revista, al dar a conocer los importantes trabajos que se vienen realizando para mejorar las condiciones de la vida de la Ciudad de México así como para transformar el aspecto de la población en relación con los servicios urbanos que requiere una urbe de más de un millón de habitantes, obras que se siguen ejecutando de acuerdo con los postulados de la planificación, han concedido nuevamente toda su ayuda para que esta publicación no se suspenda, siéndonos satisfactorio con este motivo manifestarles desde estas columnas nuestro agradecimiento.

Con objeto de completar desde luego el tomo III correspondiente al año de 1935, hemos resuelto publicar este número extraordinario, que abarca el pe-

riodo de marzo a diciembre del propio año, con el que distribuimos igualmente el índice del tomo II que correspondió a los años de 1933 y 1934.

A la reunión mensual de miembros de la Asociación efectuada el 25 de febrero, concurrieron 36 personas, entre las cuales contamos con seis que fueron invitadas por algunos de nuestros socios y a quienes declaramos huéspedes de honor. En aquella reunión, el Sr. Ing. don Miguel A. de Quevedo, actual jefe del Departamento Forestal y de Caza y Pesca, dió a conocer algunos de los importantes trabajos ejecutados por el Departamento de su cargo e inició la conveniencia de que la Asociación preste su ayuda moral para que no se urbanicen los terrenos vecinos del Bosque de Chapultepec, donde en otro tiempo se pensó en hacer una Exposición Internacional, idea que sería conveniente alentar para que ese lugar se destine a una Exposición Nacional de carácter permanente o bien a una Exposición Panamericana que constantemente se estuviese renovando, para mantener el interés por el conocimiento de lo que se produce tanto en las diversas comarcas de nuestro País cuanto en los demás del Continente. La iniciativa fué recibida con beneplácito por todos los concurrentes, que felicitaron a su autor.

Se acordó, además, en la misma reunión, que para activar los preparati-

vos de la organización del Segundo Congreso Nacional de Planeación, que pensaba celebrarse el año de 1935, se reuniera el Comité Ejecutivo semanalmente de ser posible, lo que se efectuó en los días 4, 11 y 18 de marzo. Se propuso el estudio de muy palpitantes temas, que podrán despertar gran interés para atraer la atención hacia la finalidad práctica del Congreso en consonancia con el momento actual, tales como los problemas fiscales relacionados con la planeación; los que establezcan las normas de la legislación jurídica y hacendaria en tantas materias como vienen suscitándose en las prácticas de la planificación; la definición de la casa tipo para las clases proletarias; los servicios relacionados con la planificación municipal, especialmente del Distrito Federal, aprovechando al efecto la encuesta iniciada por el Partido Nacional Revolucionario para cumplimentar el Plan Sexenal; los que sugieran los resultados de los censos industrial y agrario que se efectúen durante el mes de abril, etc.

En las mismas reuniones se propuso clasificar los temas del Congreso en los siguientes cuatro grandes grupos: 1. Habitación; 2. Zonificación; 3. Planificación, y 4. Planos Reguladores.

El 25 de marzo se efectuó la tercera reunión del año, a la que concurrieron 29 personas, entre las cuales figuraron como invitados de honor los Sres. Ing. Alfonso González Gallardo, Consejero del Banco Hipotecario y de Obras Públicas, e Ing. José L. Favela, Director de Obras Públicas y Servicios Urbanos del Distrito Federal. En esta reunión se acordó designar una Comisión que for-

mulase el presupuesto del citado Congreso y se dió cuenta con lo acordado en las reuniones del Comité Ejecutivo reseñado antes.

En la reunión del mes de abril, efectuada el día 29, a la que asistieron 27 personas, continuó tratándose acerca de la organización del Congreso, acordándose al efecto que funcionen los siguientes subcomités: de planificación, zonificación, servicios municipales, salubridad, forestación, legislación, finanzas, vialidad y turismo, y habitación, así como los de presupuesto, programa y festejos durante el Congreso.

La reunión del mes de mayo tuvo que suspenderse por las vacaciones oficiales y en la de junio, a la que concurrieron 14 socios, se decidió que en consideración al cambio de autoridades superiores al frente del Departamento del Distrito Federal, era conveniente esperar a que se viera la nueva orientación que se pensara dar a las obras de planificación emprendidas y a la simpatía con que pudieran acogerse estas ideas, para decidir si se continuaba trabajando en la organización del proyectado Segundo Congreso Nacional de Planeación, que será ventajoso aplazar hasta el momento oportuno en que se encuentre un ambiente favorable en las esferas oficiales que prestarán ayuda para asegurar el éxito del certamen. En esa misma reunión expuso el señor Arquitecto Contreras, que estaba en vísperas de salir para Londres para concurrir al Congreso Internacional de Planificación, que se efectuaría en esa población el mes de julio.

Tanto la reunión del mes de julio

cuanto la de agosto se efectuaron en el franco ambiente de camaradería que domina en todas ellas. La de agosto fué presidida por el señor José L. Favela, Director de Obras Públicas y Servicios Urbanos, en representación de los jefes del Departamento del Distrito Federal, haciendo el señor Arquitecto Contreras un breve resumen de su actuación en el Congreso de Londres, donde fueron recibidas con agrado las informaciones que produjo acerca de los trabajos de planificación que se están efectuando aquí, e informó, además, que por encargo del señor Cosme Hinojosa, Jefe del Departamento del Distrito Federal, presentó la proposición para que el próximo Congreso Internacional de Planificación, que se efectuará en julio de 1937, se verifique en esta Ciudad.

Continuamos reuniéndonos los últimos lunes de los meses de septiembre, octubre y diciembre, siempre animados de los mejores deseos por seguir estrechando nuestros vínculos de confraternidad y en espera de la primera oportunidad que se presente para convertir en hechos de realización práctica los trabajos emprendidos para la próxima celebración de los congresos que se tienen proyectados, y de que la Asociación tome la participación que le corresponde en este asunto, para beneficio de la colectividad mexicana y mayor prestigio de nuestra Patria en el concierto de las naciones, en las que se emprenden trabajos de planificación que significan amor a nuestros semejantes dentro de las normas del orden y del progreso.

* * *

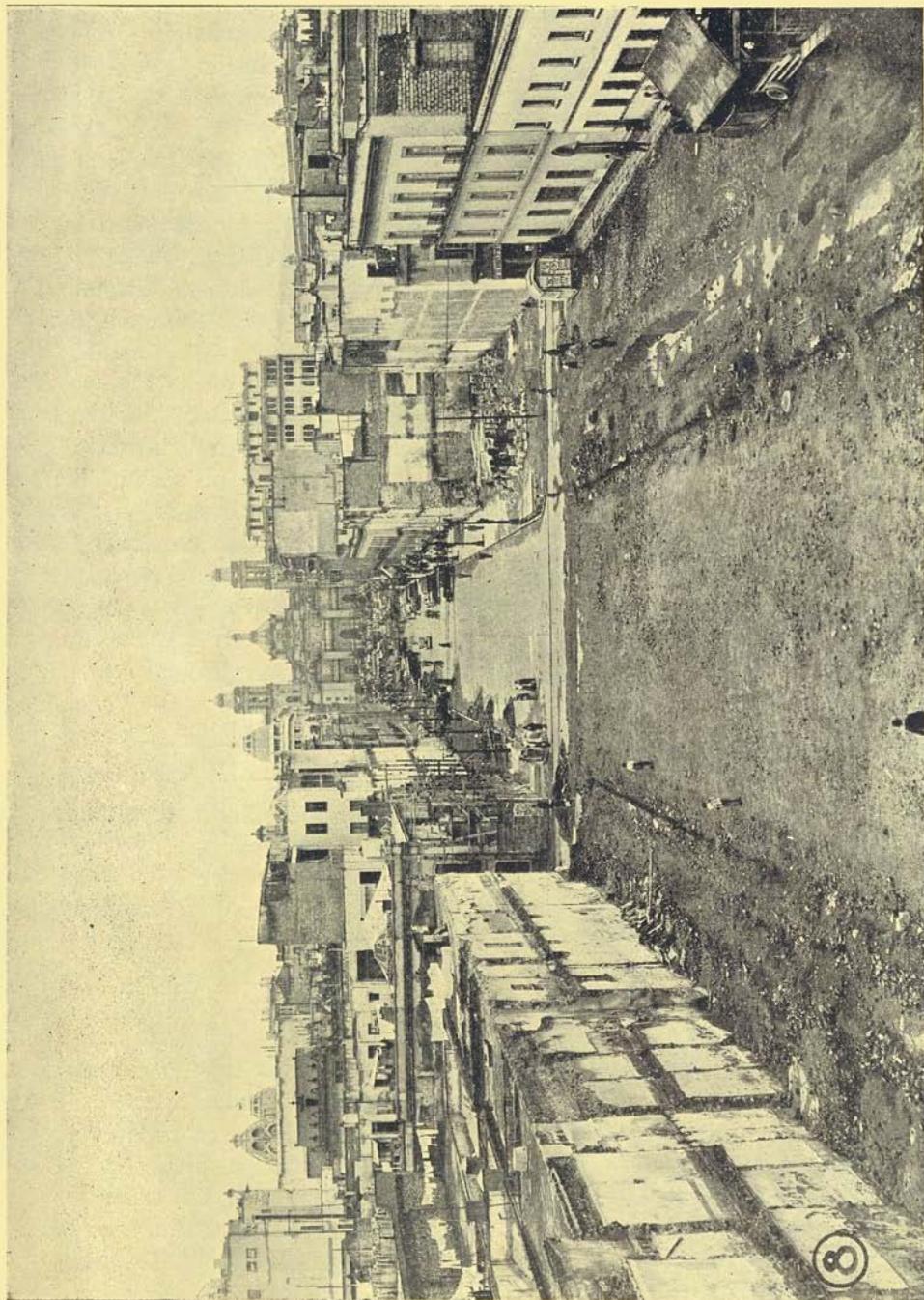
Nuestra Revista ha iniciado el canje

con algunas publicaciones, proponiéndonos formar con ellas una Biblioteca que pondremos a la disposición de los miembros de la Asociación que contribuyen con sus cuotas a su sostenimiento. Entre las revistas que nos han honrado esbleciendo el canje con mayor regularidad hasta ahora, son las siguientes: "Revista Mexicana de Ingeniería y Arquitectura", "Política Social" y "Crisol", revista de Crítica, de esta Capital"; "Boletín de la Unión Panamericana", de Washington, D. C.; "Boletín de la Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales", de Caracas, Venezuela; Revista "América", de Quito, Ecuador; "Boletín del Departamento de Previsión Social y Trabajo", de Quito, Ecuador; "La Nueva Economía", de Lima, Perú; "Revista de Instrucción Pública", de Rosario, Santa Fé, República Argentina; "El Progreso de la Ingeniería", de Berlín, Alemania, y "Annales des travaux publics" de Bruselas, Bélgica.

Cerramos estas ^{***}notas, dedicando un recuerdo de cariño a la memoria de nuestros consocios que tuvimos la pena de perder en el transcurso del año y que fueron los señores Arquitecto José Arnal, que concurrió a nuestra sesión del mes de marzo y falleció trágicamente el mes de abril; Arquitecto José Gómez Echeverría, que también concurrió a nuestras sesiones de los meses de febrero y abril, y Doctor Edmundo G. Aragón, que siempre fueron constantes y empeñosos miembros que alentaban los mismos ideales que a todos nos animan.

México, enero de 1936.

ENRIQUE E. SCHULZ.



Perspectiva hacia el Norte de la Avenida del Veinte de Noviembre desde la Calle de Mesones, quedando en el fondo la Catedral Metropolitana

BREVE RESEÑA ACERCA DE LOS TRABAJOS RELACIONADOS CON LA PLANIFICACION DE LA CIUDAD DE MEXICO Y DEL RESTO DEL DISTRITO FEDERAL

(Continuación)

La circunstancia de haber interrumpido la reseña que se publicó en el número 5 del tomo II de la Revista, por virtud de que el número 6 del mismo tomo se consagró al informe relativo a los trabajos de planificación emprendidos para la ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido, y el único número del tomo III que apareció en 1935, tuvo un exceso de material, ha determinado que al proseguir mediante un lapso de un año, durante el cual algunas de las obras que entonces fueron reseñadas, han adelantado en su ejecución, que se encuentran hoy notablemente avanzadas no obstante los tropiezos inherentes a las dificultades que siempre se presentan en obras de esta magnitud.

Así es como, en tratándose de los trabajos referentes a la Avenida de San Juan de Letrán, se haya logrado la apertura del tercer tramo comprendido entre las calles de Capuchinas (hoy V. Carranza y del Artículo 123 (antes Nuevo México), hacia el Norte, y las de Uruguay y Victoria hacia el Sur. Para ello hubo necesidad de que fuese demolida la antigua Casa del Hospital Real, que constituía un serio obstáculo para la prolongación de la Avenida, pero habiendo logrado el anhelo respectivo, se puede ya asegurar que las obras no

volverán a sufrir otra interrupción tan seria y que tal vez en el transcurso del año, queden concluidas, cuando menos para llegar hasta su enlace con la del Niño Perdido. En los tramos pendientes se ha seguido adelantando al ejecutar derrumbes parciales de algunas fincas comprendidas dentro de la ampliación, lo que facilitará la realización definitiva de ésta.

* * *

Por lo que respecta a las obras relacionadas con la apertura de la Avenida del 20 de Noviembre, al quedar demolida la parte del antiguo edificio de "El Puerto de Liverpool", ha quedado abierto al tránsito el primer tramo, prestando un servicio de importancia para desahogar la circulación que se realiza en la Plaza de la Constitución como centro de la vida cívica y comercial de la Ciudad, pues al propio tiempo que se ha urbanizado ese tramo se ha ligado con los tres siguientes, hasta la calle de Mesones, faltando solamente de vencer el obstáculo intermedio de los antiguos baños de San Felipe de Jesús, para ligar esta magnífica porción de la Avenida con la que ya también existe iniciada entre las calles de Regina y Netzahualcōyotl. Como está ya casi para concluirse el arreglo referente a la adquisición de la citada finca de los baños, puede

darse como un hecho que en el transcurso de este año contemos con esta espléndida arteria que vendrá a transformar de un modo notable las condiciones del tránsito en esta Capital, adonde ya resultan demasiado incómodas por su estrechez las antiguas calles en que se agita el más intenso movimiento de la vida comercial y burocrática de la gran urbe (1).

* * *

En la sesión que el mes de abril de 1933 celebró la Comisión de Planificación del Distrito Federal, se acordó llevar a cabo la expropiación del predio denominado "La Bombilla", en terrenos de San Angel, para hacer allí un parque público y levantar un monumento a la memoria del señor General Alvaro Obregón, muerto en ese lugar. Adquirido el referido predio y adoptado el proyecto de planificación formado por el señor Arquitecto Vicente Urquiaga, Jefe entonces de la Oficina de Planificación del Departamento, se integró el Comité Ejecutivo, para la realización del mismo, por los señores Ulises Irigoyen, Federico T. de la Chica, Licenciado Salvador M. Cancino, designándose asesor técnico al señor Ingeniero Roberto Lozano. Durante el tiempo transcurrido, se han realizado en relación con ese proyecto, trabajos muy importantes, que han consistido fundamentalmente en la

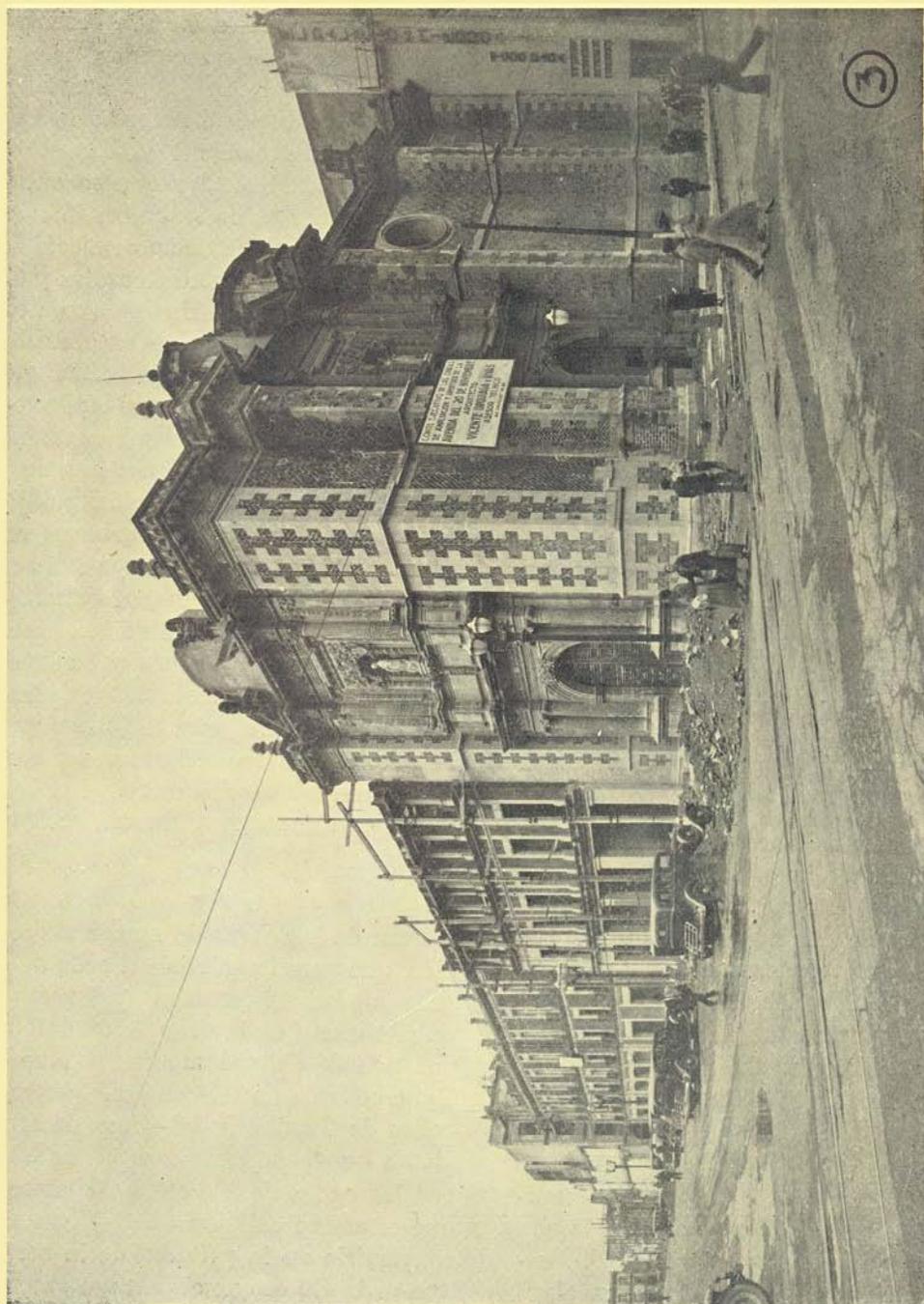
(1).—Nos complace ilustrar esta reseña con dos vistas de la Avenida del Veinte de Noviembre, tal como se encontraba a fines de 1935; una es la de la magnífica perspectiva hacia el Norte, desde las azoteas de los baños de San Felipe, frontera con la calle de Mesones, quedando la Catedral Metropolitana al fondo, y la otra corresponde a la acera poniente de los primeros tramos de esa Avenida.

construcción del monumento que se levanta aislado en medio de un amplio parque, situado hacia el sudeste de la intersección de la magnífica Calzada de Insurgentes y de la que une entre sí a las poblaciones de Coyoacán y San Angel (llamada hoy Villa Obregón), de manera que el acceso a ese lugar se facilita notablemente, tanto más cuanto que la Calzada de Insurgentes, que habrá de ser una de las grandes arterias de circulación en el Distrito Federal, se ha proyectado que sea la ruta inicial para el gran camino que se dirige a Cuernavaca, Tasco y Acapulco y que se acondicionará como prolongación hacia el Sur de la ruta internacional México-Laredo-Estados Unidos. Además, a corta distancia del parque recién construído se desprende el camino hecho con pavimento de concreto hidráulico reforzado que conduce al Desierto de los Leones, lugar de recreo y reserva forestal de gran atractivo para los habitantes y visitantes del Distrito Federal, camino que constituye otra de las importantes obras realizadas por el Departamento.

* * *

En aquella misma sesión, se aprobó igualmente la planificación de la gran manzana comprendida entre las calles 3a. del Carmen, 3a. de la República de Colombia, 1a. de Rodríguez Puebla y 3a. de San Ildefonso, a la vez que para seccionarla, con el propósito de construir en parte de ella un mercado y aislar el templo de Loreto, magistral ejemplar de nuestra arquitectura colonial.

Desde que se inició el ensanche de la Ciudad hacia el Oriente, por el rumbo de



Vista de la acera poniente de los tramos segundo al cuarto de la nueva Avenida del Veinte de Noviembre, viéndose en primer término la iglesia de San Bernardo reconstruida para ofrecer su frente hacia dicha Avenida

la Penitenciaría, ya se había previsto la posibilidad de una prolongación futura de lo que entonces fueran las calles de la Perpetua y la Cerbatana, hoy denominadas 1a. y 2a. de la República de Venezuela, pues al efecto se trazaron en esa condición las llamadas calles de la Fraternidad, después de dos bloques de grandes manzanas, que interrumpían la comunicación y eran la comprendida dentro de los límites señalados en el párrafo anterior así como la situada al Oriente de la calle de Rodríguez Puebla, para iniciarse en las de Leona Vicario y concluir en seguida de dos pequeños tramos en las de Mixcalco, donde se interrumpían nuevamente por el bloque de otra gran manzana situado entre estas últimas y las de Vidal Alcocer. Allí se iniciaba nuevamente la posibilidad de la futura prolongación con las calles Héroe de Nacozari, que siguiendo por un trayecto de nueve tramos, llega hasta las proximidades del costado Sur del vasto edificio de la Penitenciaría.

Muchos años hace también que las necesidades de la barriada del Carmen habían impuesto la creación de un mercado que se improvisaba de manera anormal estableciendo puestos ambulantes en las calles del Carmen; comprendidas entre las de la Cerbatana (hoy 2a. de Venezuela) y la de Arsinas (hoy 2a. de Bolivia); estorbando el tránsito en aquellas vías que son de escasa amplitud.

Existía además de la ventaja manifiesta de que la gran manzana en la que iba a intentarse la replanificación, estaba ocupada por grandes solares, algu-

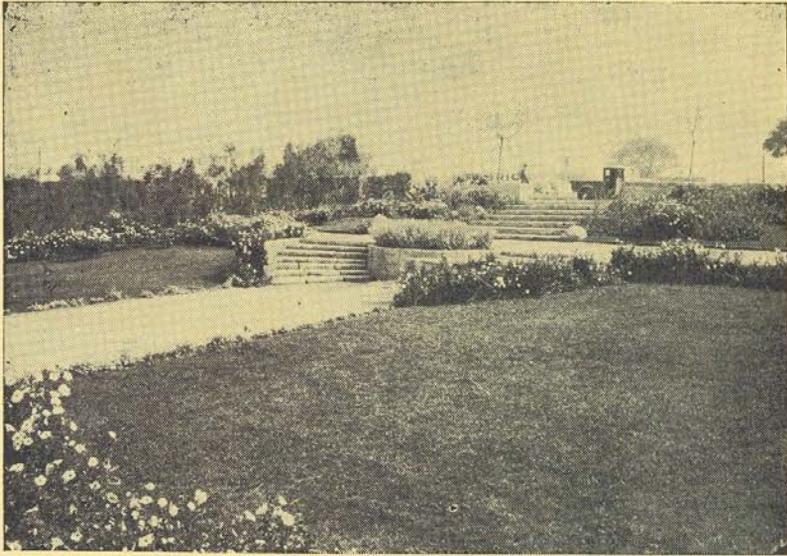
nos edificios de propiedad nacional y los de propiedad particular representaban relativamente un corto valor, por virtud de lo cual fué muy acertado el acuerdo que tomó al respecto la Comisión de Planificación.

El Comité Ejecutivo que se encargó de emprender estos trabajos, integrado por los señores Licenciado Ignacio Bravo Betancourt, Ernesto González y González, Edmundo Haneine y Arquitecto Luis Caraza, a quien se encomendó la función de asesor técnico, realizó ya su ejecución casi en su integridad, pues la gran arteria que se extiende actualmente en prolongación de las calles de Venezuela ha quedado concluída, pavimentada y con sus servicios urbanos arreglados. El mercado presta ya sus servicios a los habitantes de ese barrio, con pleno éxito y anexas al edificio se han instalado algunas oficinas y centros de esparcimiento, de elevación cultural y de atractivo social para la población trabajadora y de escasos recursos, con lo que se ha satisfecho una de las legítimas aspiraciones revolucionarias.

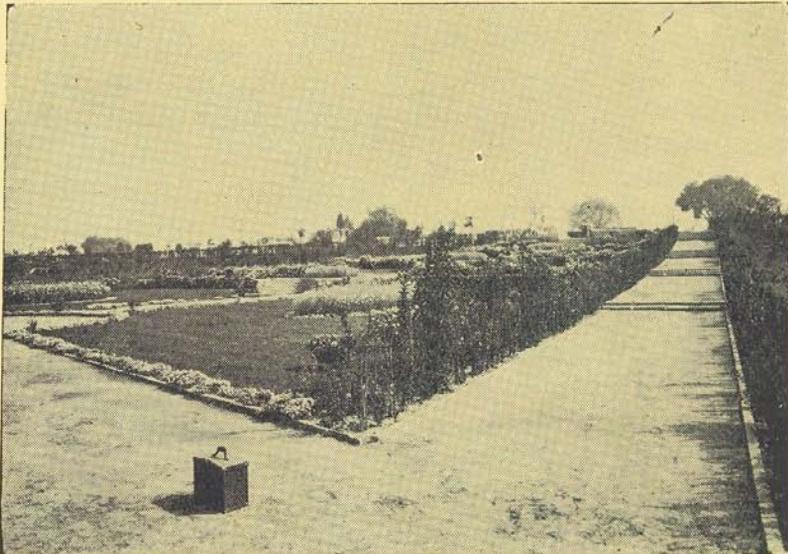
*

* *

Otra de las obras de mayor significación, que para imprimirle el sello de una gran ciudad moderna se han realizado en el corazón de la urbe, es la de haber ensanchado definitivamente el muy antiguo callejón de la Alcaicería, entre las calles de Tacuba y del Cinco de Mayo. Desde que hace algunos años se abrieron las calles de la Palma, se pensó en que el citado callejón se ampliase para convertirlo en la primera de la serie y aun se le dió ese nombre, pero nunca se



Vista del Parque Nochebuena, a un lado de la Calzada de los Insurgentes



Otra vista del mismo Parque Nochebuena

había podido emprender la realización del proyecto, por más que era reclamado con urgencia, por haberse convertido aquel callejón en un centro de gente de vicios a la que atraían los géneros de pequeño comercio de comestibles y bebidas, así como otras facilidades que les proporcionaba aquel ambiente. En la sesión de la Comisión efectuada el mes de agosto de 1933, se acordó la ampliación de esa vía pública y se designó el Comité Ejecutivo encargado de tales obras, que se constituyó por el Arquitecto Luis Caraza, como asesor técnico, y los señores Rafael Alvarez y Alvarez, Presidente del Patronato del Nacional Monte de Piedad, Manuel Cortina Rivas, propietario del Hotel Wáshington, y don Dámaso Ferrer.

Los trabajos de ampliación concluyeron hace tiempo, con los cuales mucho ha ganado ese rumbo de la población. La benemérita institución del Monte de Piedad ha aprovechado la prolongación hacia el Oriente de su antiguo edificio, para ampliarlo y está muy adelantada ya esa edificación.

Para darle mayor interés a esa serie de calles, hoy cerradas entre las de Tacuba y Capuchinas (hoy V. Carranza), se proyectó su prolongación hacia el Norte hasta las calles de Donceles, para lo cual se han concertado los arreglos con los propietarios de los predios afectados y aun se ha comenzado la demolición de alguna de esas fincas, por lo cual pronto será también un hecho la realización de esta obra.

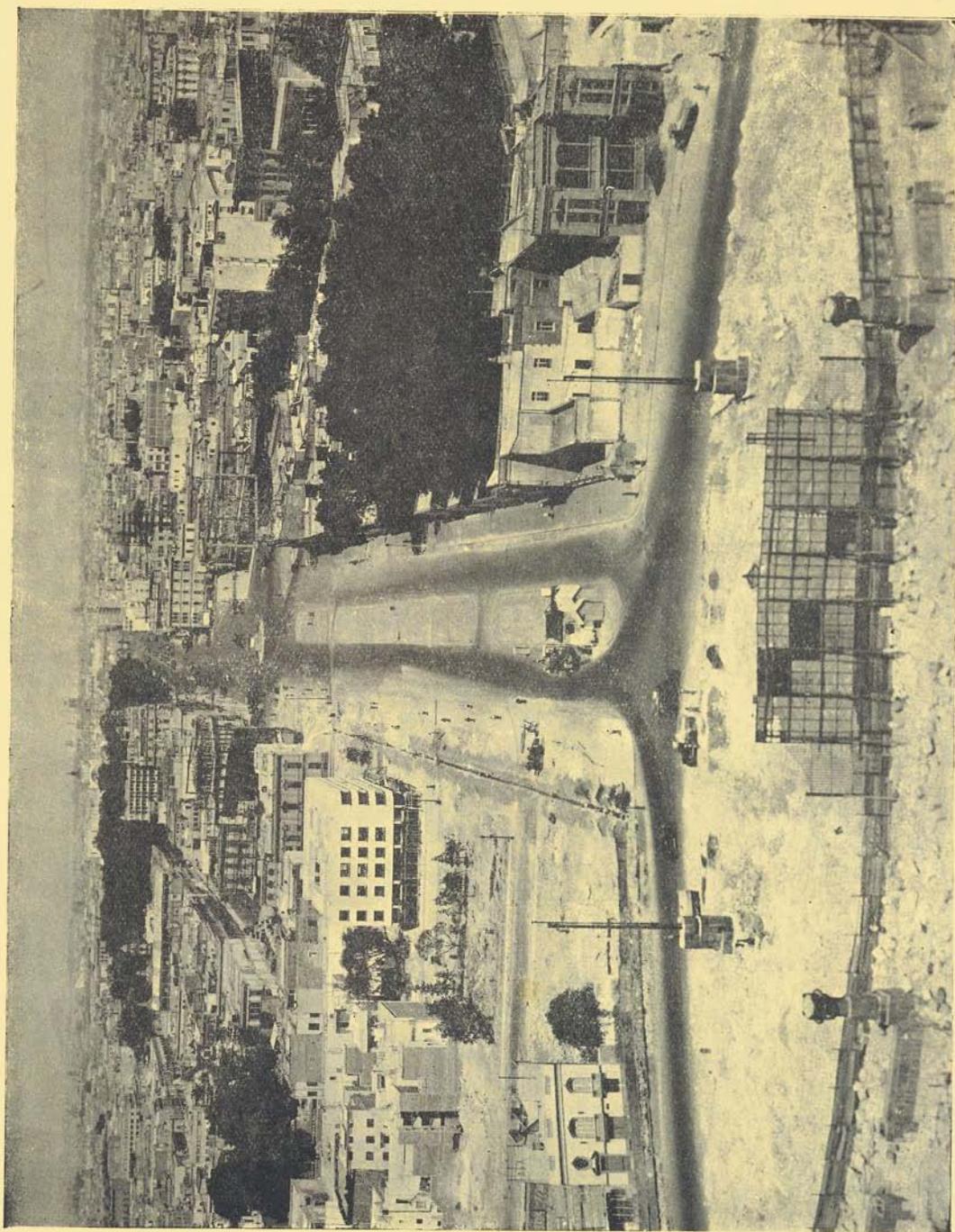
* * *

A un lado de la calzada de Insurgentes y en una de las amplias excavaciones

formadas por la extracción del barro necesario para la fabricación de ladrillos que por mucho tiempo constituyó la industria peculiar de los habitantes de Mixcoac y de sus barrios anexos, se pensó en aprovechar aquel espacio transformándolo en un parque público y, al efecto, se ha construido allí un jardín al cual se le ha dado el nombre de "Parque Nochebuena" que ya sirve de solaz para los moradores de las colonias suburbanas vecinas y que constituye un modelo, para que sean utilizados en condiciones semejantes los demás espacios que por causas análogas se encuentran en aquel rumbo del Distrito Federal.

* * *

Abandonado totalmente desde hace muchos años el proyecto de construir el Palacio para el Poder Legislativo en los terrenos situados entre el Paseo de la Reforma y la avenida del Puente de Alvarado y aprovechada que fué la mayor parte del material de fierro del armazón de aquel edificio en otras obras de utilidad pública, había quedado desmantelado el espacio destinado a su construcción y solamente permanecía en pie la estructura metálica de la soberbia cúpula que se pensó en conservar. Después de estudiar varios proyectos para su aprovechamiento y, entre ellos, el de levantar allí otro grandioso edificio destinado al Poder Judicial, que hubiera quedado mejor en ese lugar que no en el que se ha decidido recientemente construirlo, asunto del cual otra ocasión nos ocuparemos en analizar, se decidió hacer con los elementos de la cúpula, mediante las adaptaciones necesarias, un monumento a



la Revolución, para lo cual se ha comenzado por revestir la citada estructura. Esta idea fué concebida por el señor Ingeniero Alberto J. Pani, y le dió forma de proyecto el Arquitecto Carlos Obregón Santacilia. El monumento, si es que llega a concluirse o se piensa darle otro destino, quedará en el centro de una amplia plazoleta, que se llamará Plaza de la República, y se situará en prolongación hacia el poniente de la Avenida Juárez.

En la zona intermedia hasta la avenida del Puente de Alvarado existía el muy extenso predio que formó parte del que antiguamente ocupó el primer tívoli del Eliseo y que por varios años fué utilizado por la Compañía explotadora de la fábrica de cigarrros de la Tabacalera Mexicana. Al poniente de ésta y separado por la calle de Ponciano Arriaga, existió igualmente otro gran espacio libre en el que estuvo el segundo tívoli del Eliseo, que colindaba con la calle de Ramón Guzmán, abierta en terrenos de lo que fuera antaño el depósito de los tranvías urbanos. Ambos espacios estaba plenamente indicado, que por las necesidades de la circulación citadina habían de ser fraccionados, sobre todo cuando se resolviera el destino de cualquiera edificación que se realizara en la Plaza de la República.

Estos fueron los motivos que se tomaron en consideración para pensar en la replanificación de la zona a que nos referimos, incluyendo la ampliación de las anteriores avenidas del Palacio Legislativo y de Gómez Farías, para que su eje central coincida con el del Monumento. En el proyecto se incluyó

además, la prolongación de las calles de Edison hacia el oriente hasta la de Rosales, para conectar con las de Colón y construir entre ambas series otra arteria de circulación de oriente a poniente, que comprende desde las calles de Serapio Rendón hasta la Alameda.

Al estudiar el proyecto de replanificación, se han procurado establecer los consiguientes enlaces con las calles vecinas de la zona, para favorecer los intereses generales de la circulación y aprovechar la lotificación intermedia con el fin de lograr en las mejores condiciones la plusvalía de los terrenos y de las fincas que en ellos se vienen construyendo.

El Comité Ejecutivo designado para emprender estos trabajos quedó constituido por el siguiente persona! Sres. Manuel Otálora, Director de la Lotería Nacional, Ingeniero Francisco Martínez Gallardo, Arquitecto Enrique Fernández Castelló e Ingeniero José A. Cuevas, a quien se encomendó el puesto de asesor técnico. Con el mayor empeño se han desarrollado las labores encomendadas a este Comité y es motivo de satisfacción recorrer las nuevas calles de aquella zona o examinar cuidadosamente el plano que acompaña a esta reseña, que justifican la atingencia empleada para dar a esta moderna porción de la Ciudad la más agradable distribución, dentro de las normas de la previsión para su futuro desarrollo.

* * *

En cumplimiento del programa de la Revolución, por lo que se refiere a la atención que merecen los trabajadores para mejorar las condiciones en que

han vivido anteriormente, el Departamento del Distrito Federal emprendió la construcción de grupos de casas para obreros en varios rumbos de la Capital. Para su edificación adecuada, se escogieron algunos terrenos baldíos en las orillas de la población hacia donde pudiera lograrse un ensanche de la urbe, enlazando su planificación con la de la zona poblada colindante. El primer intento de esta medida se emprendió en los terrenos del rumbo de Balbuena hacia el Sureste de la Ciudad, en terrenos que anteriormente se inundaban durante la temporada de lluvias y que se habían destinado, por tal motivo, para tiraderos de basuras.

Naturalmente que al ponerse en ejecución el proyecto, se hizo indispensable comenzar por emprender las obras necesarias de saneamiento y de urbanización en toda la zona, con su consiguiente arreglo de planificación y lotificación, para lo cual se nombró un Comité Ejecutivo que se encargó además de las obras de ampliación y arreglo de la Calzada de la Resurrección que conduce a la nueva colonia obrera. Ese Comité se constituyó por los señores industriales José de la Macorra, Pedro Cúe y Adolfo Prieto, desempeñando el cargo de asesor técnico el señor Alberto Mendoza.

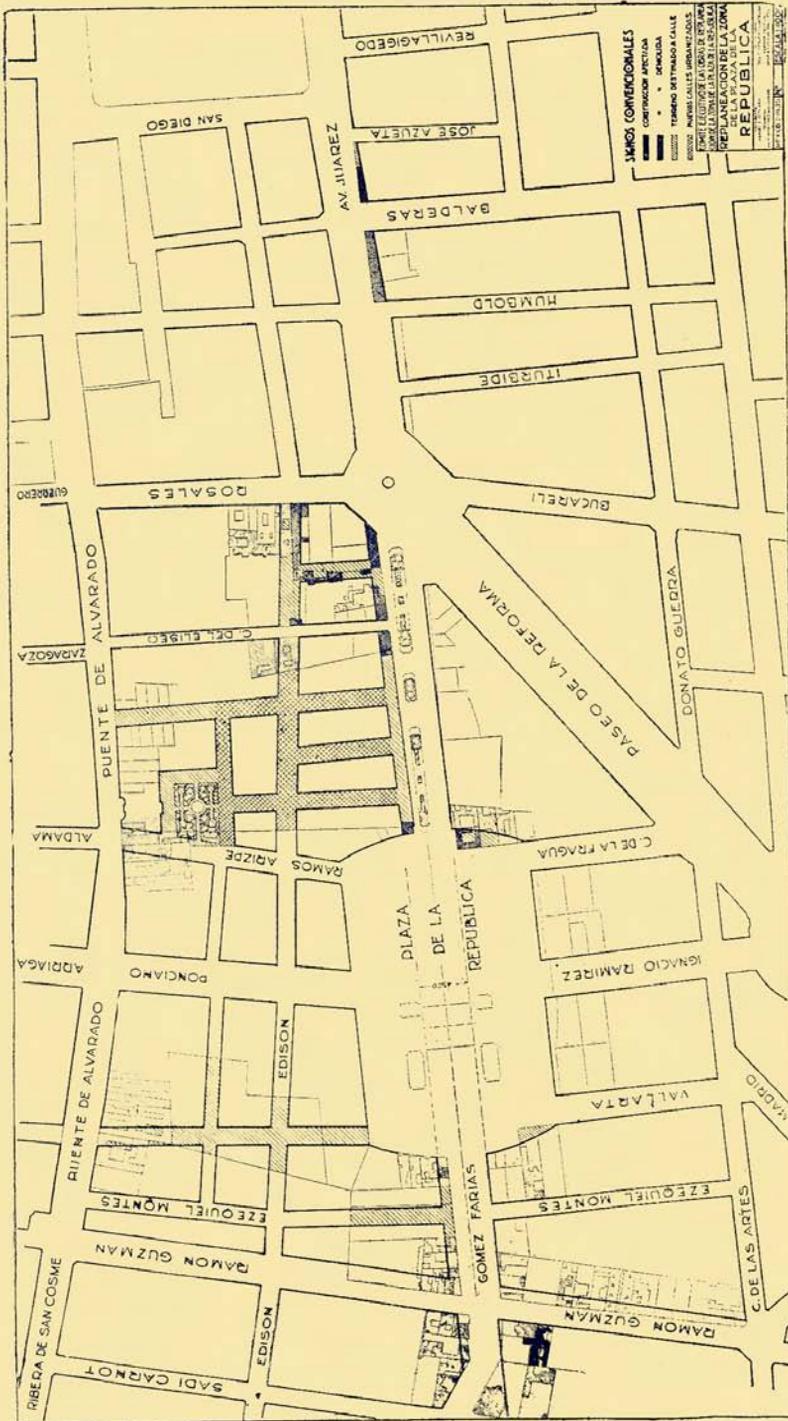
* * *

Hace varios años que había quedado iniciada, aunque fuese en muy corta parte, la ampliación de la primera calle de López, que alguna vez tenía que enlazarse con la tercera, abierta en época reciente, entre las de Nuevo México (antes Rebeldes) y la de Victoria, ya

con el ancho que se había decidido darse a esa serie de calles. Estimando también conveniente que al concluirse esa obra, se prolongara la arteria hacia el Sur, conectándola por medio de una desviación con las calles de Aranda, que se sitúan en posición paralela respecto del eje de las de López ligeramente al Poniente, y las cuales bastaría con ampliarlas al ancho adoptado para estas últimas, hasta lograr su conexión con las de Arcos de Belén, para favorecer el desahogo del tránsito en esa parte de la Ciudad, se decidió por la Comisión de Planificación nombrar un Comité encargado del estudio del proyecto respectivo.

El Comité quedó constituido por los señores Licenciado Juan B. Amezcua, Ulises Irigoyen, Licenciado Antonio Alvarez Cortina y Arquitecto Carlos Contreras, figurando este último como Secretario y Asesor Técnico.

Se inició, desde luego, la ampliación del resto de la primera de estas calles, que como ya se dijo apenas estaba iniciada, demoliendo al efecto el resto de las construcciones de la acera oriente de esa calle, entre la porción ya ampliada y la Avenida Juárez, levantándose en el nuevo frente de esa acera, al quedar ensanchada la calle, los edificios federales de los Departamentos Agrario y del Trabajo. En seguida, se procedió a la ampliación de la segunda calle de López, entre las de la Independencia y Nuevo México (hoy Artículo 123), que ha quedado enteramente concluida, contándose, por lo tanto, con las tres calles ampliadas a la anchura de 15 metros, desde la Avenida Juárez hasta Victoria.



Planificación de la nueva Plaza de la República y de la zona vecina, entre el Paseo de la Reforma y las calles de Rosales, Puente de Alvarado, Ramón Guzmán y las Artes.

Al hacerse el estudio de la conexión de esas calles con las de Aranda así como de la ampliación posible de éstas, se encontró más ventajosa la solución de continuar la prolongación directa de las calles de López hacia el Sur, siguiendo el eje de las tres primeras y conservando las de Aranda en su integridad, quedando separadas entre sí por una serie de manzanas angostas de importante valor comercial por su ubicación en las inmediaciones del mercado de San Juan, que es uno de los más importantes de la Capital. Hasta hoy no ha podido realizarse esta parte del proyecto, pero se tienen muy adelantados los arreglos para que se efectúe la demolición de las fincas que hayan de quedar afectadas por tal concepto.

*

* *

Otros de los terrenos vecinos de la Ciudad que fueron escogidos para edificar en ellos un grupo más de casas para obreros y que por su amplitud permi-

te disponer, además, de un vasto espacio destinado a parque público, han sido los de la ex hacienda de San Jacinto y de los ranchos de San Ramón y de Nextitla al norte de la Calzada México-Tacuba y hacia el noroeste de la Ciudad. Estos terrenos fueron cedidos, al efecto, en gran parte, por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que los tenía catalogados entre los bienes nacionales. El terreno mide unos 518,000 metros cuadrados, de los cuales 300,000 se han destinado al parque.

*

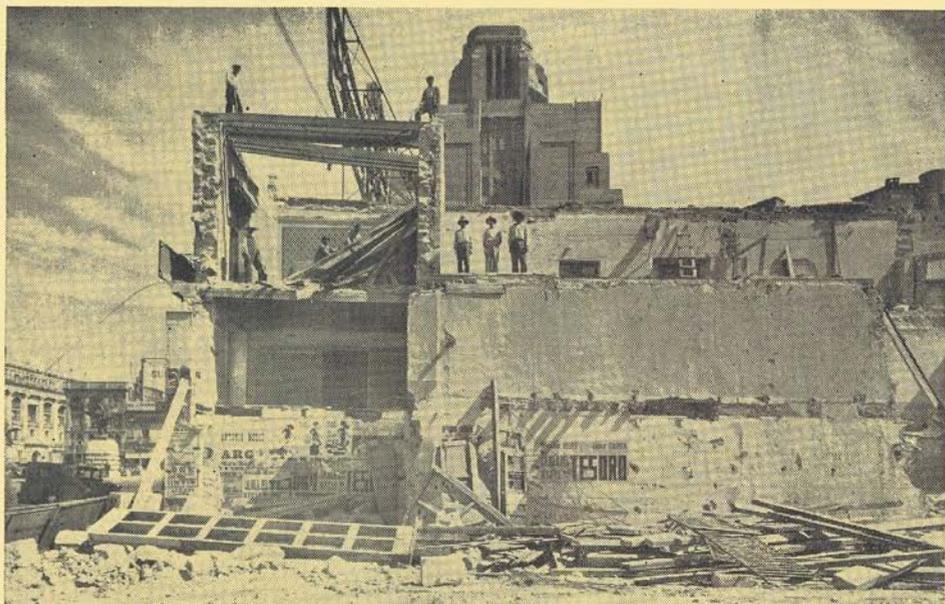
* *

En nuestros próximos números seguiremos analizando esta magna labor que viene transformando a nuestra Capital, en una gran urbe moderna que refleja el progreso de la Nación, y que demuestra el empeño que las autoridades han tomado para realizar este plausible propósito.

México, enero de 1936.

ENRIQUE E. SCHULZ.

En un país como México, en el que la mayor parte de sus poblaciones han carecido de servicios urbanos y donde las escasas obras públicas que se han hecho carecen de todo sistema relacionado con la Planificación es indispensable la intervención de profesionistas especializados en este género de trabajos, que serán nuestros futuros ingenieros municipales.



Esquina de la Avenida Juárez y Primera Calle de López (durante la demolición)



Esquina de la Avenida Juárez y Primera calle de López (reconstruida)

INFORME QUE RINDE EL “COMITE DEL PLANO REGULADOR” INTEGRADO POR EL ARQUITECTO CARLOS CONTRERAS, INGENIERO JOSE A. CUEVAS Y ARQUITECTO CARLOS TARDITI, A LA COMISION DE PLANIFICACION DEL DISTRITO FEDERAL

A propuesta de su Presidente, el señor don Cosme Hinojosa, la Comisión de Planificación del Distrito Federal tuvo a bien designar a los suscritos para integrar un “Comité que se encargue de presentar un programa de trabajos que sirva de base a la formación del Plano Regulador y Reglamentos de Zonificación, Planificación y Construcciones del Distrito Federal; así como para proponer la organización y formular los presupuestos necesarios para la realización de dichos trabajos”.

Además, en los nombramientos que con fecha 30 de octubre de 1935 les fueron enviados, se agrega lo siguiente: “A la vez, se acordó facultar al mismo Comité para que, interpretando el criterio de la “Comisión de Planificación” estudie y resuelva los asuntos de zonificación, planificación y construcciones que se presenten mientras se forma el Plano Regulador y Reglamentos mencionados; debiendo consultar con la Comisión el criterio que deba normar el estudio y resolución de los casos que a juicio del Comité así lo requieran, informando de sus labores en las sesiones de la propia Comisión”.

Este Comité se ha estado reuniendo con toda regularidad, cuando menos tres veces por semana, a las ocho de la mañana, en juntas que han durado de dos a seis horas, trabajando con efi-

cia gracias a la armonía del criterio de los tres miembros del Comité. También ha celebrado reuniones adicionales, en forma de encuestas, con diversos propietarios afectados e interesados en determinados problemas; ha tenido juntas, para tratar el problema ferrocarrilero de la ciudad de México, en las que han tomado parte el C. Director de Obras Públicas, Ing. José L. Favela, y los representantes de los Ferrocarriles Nacionales de México, Mexicano, y de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; y, finalmente, ha hecho visitas especiales para estudiar la topografía y rutas de tránsito rápido y de circunvalación en el Distrito Federal, así como para conocer, estudiar y resolver, sobre el terreno, muchos problemas locales en cuanto a la localización de industrias nuevas y ya existentes, proyectos de fraccionamientos, y otros problemas que se le han presentado al Comité, con carácter de urgente resolución. (Véase el anexo núm. 1).

PROGRAMA

GENERALIDADES

El Comité estima indispensable tanto el conocimiento de las condiciones actuales de la Ciudad de México como el de los antecedentes de carácter geológico, geográfico, hidrográfico, climato-

lógico y demográfico, que permitan analizar concienzudamente el problema actual, y prever con fundamentos lógicos el desarrollo consiguiente de la Capital de la República.

El Comité se ha limitado a definir el criterio que debe normar el análisis del problema, para situarlo en el espacio y en el tiempo, de acuerdo con la capacidad potencial de los recursos naturales e industriales de la región, con las condiciones burocráticas de la Capital, considerada como asiento de los poderes federales, y con las posibilidades económicas y comerciales de las mismas, descubriendo sus tendencias y orientándolas hacia su mejoramiento social sin más limitaciones que las impuestas por sus tradiciones nobles, sus tesoros monumentales y sus bellezas naturales y típicas.

El Comité finalmente somete a la consideración de la Comisión, el siguiente programa, como norma de las labores del "Comité del Plano Regulador", en relación con el problema de la Planificación del Distrito Federal:

La documentación estadística referente a los diversos problemas relacionados con el desarrollo y mejoramiento de la región físico-geográfica en que está situado el Distrito Federal, es decir, la porción austral de la cuenca denominada Valle de México, constituye la INFORMACION.

Contando con esta información básica y aplicando los principios fundamentales de la COMPOSICION urbana moderna al ANALISIS de tales antecedentes, con la VISION clara de las necesidades futuras de esta región para

un período de 50 años, se obtendrán los elementos indispensables para lograr la formación del PLANO REGULADOR DEL DISTRITO FEDERAL.

Una vez hecho lo anterior se podrá proceder a la formulación de la LEGISLACION adecuada y de los REGLAMENTOS respectivos, así como a establecer las formas del FINANCIAMIENTO, que darán las normas del PROGRAMA de transformación y desarrollo del Distrito Federal.

INFORMACION

I. ESTUDIO DE LA CIUDAD ACTUAL.

1. Sus límites.
2. Estado en que se encuentran los servicios urbanos:
 - (a). Saneamiento y desagüe.
 - (b). Provisión de aguas.
Hundimiento de las construcciones y hundimiento del valle.
 - (c). Vialidad: calles, caminos y calzadas, pavimentación hecha, pavimentación pendiente, estacionamientos. Ferrocarriles de vapor y eléctricos, estaciones y paraderos: pasajeros y carga; canales, navegación.
 - (d). Forestación: bosques, parques y jardines.
 - (e). Alumbrado y energía eléctrica.
3. Densidad de población.
4. Ubicación de las industrias.
5. Actividad comercial. El problema de los mercados.
6. Actividad burocrática. Edificios públicos y semipúblicos.
7. México pintoresco.

8. México monumental. Monumentos artísticos.
9. Varios. Problemas: educativo, recreativo, deportivo, etc.

II. ANALISIS DE LAS CONDICIONES ACTUALES.

El necesario para fundar la siguiente:

III. INVESTIGACION DOCUMENTAL.

1. Naturaleza geológica del Valle de México.
2. Orografía, límites y división política, saneamiento, drenaje y vialidad general; su relación con la orografía del Valle.
3. Régimen hidrográfico. Fuentes de provisión de aguas; reservas forestales y forestación; régimen de lluvias y drenaje del Valle. Ríos, canales y lagos. Aguas artesianas; necesidad de recurrir a la provisión de otras cuencas hidrográficas.
4. Clima y condiciones meteorológicas.
5. Estudio demográfico.
6. Estudio de los medios de transporte y de las vías de comunicación.
7. Investigación de las fuentes de vida en el Distrito Federal, actuales y próximas futuras.
 - (a). Recursos naturales.
 - (b). Industrias rurales y urbanas.
 - (c). Actividad comercial.
 - (d). Vida burocrática.
8. Documentación gráfica fundamental:

Plano fotográfico de la región

del Valle de México correspondiente a la Ciudad. Maqueta de la misma región.

Plano fundamental orohidrográfico indicando los límites naturales del Distrito Federal, las líneas interiores de división de aguas, los ríos y los canales. Plano fundamental vial.

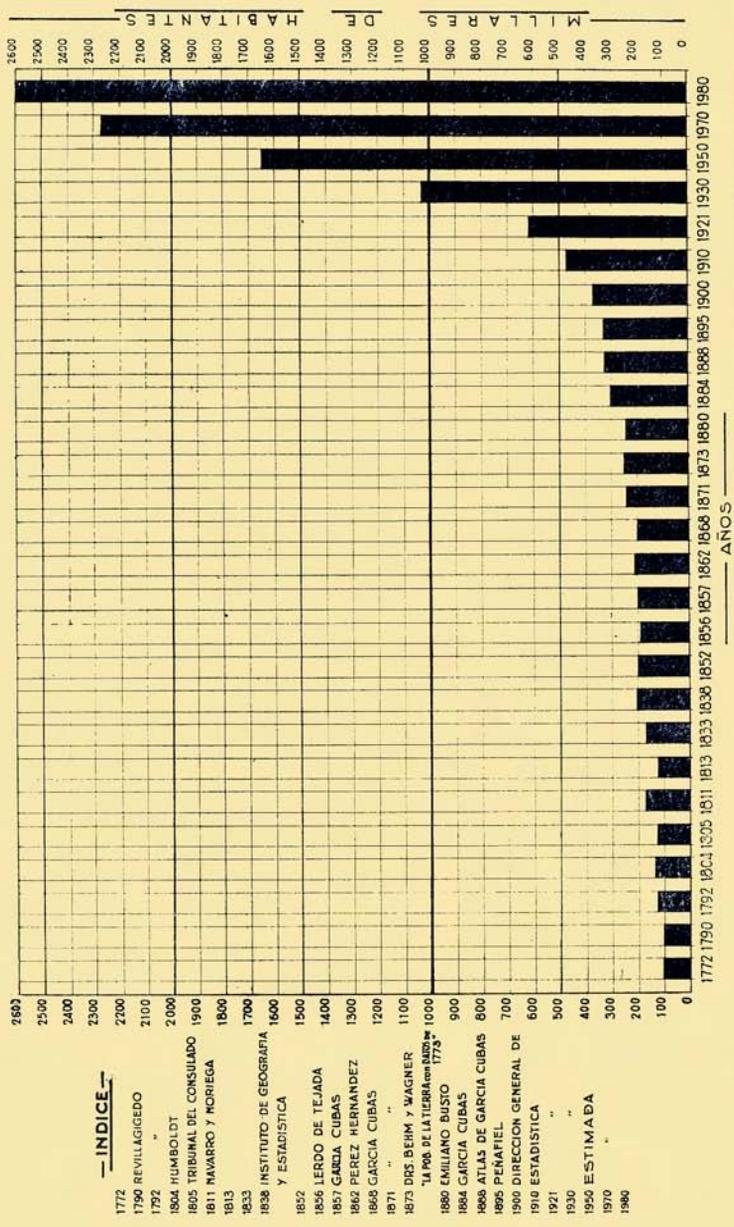
IV. DOCUMENTACION EXTRANJERA.

Ciudades típicas. Soluciones sugestivas.

ANALISIS

I. CRITERIO Y PRINCIPIOS BASICOS QUE NORMAN EL ANALISIS:

1. Descubrimiento de tendencias buenas y malas en el crecimiento de la ciudad.
2. Límites naturales de la región que debe estudiarse.
3. Período que deben abarcar las previsiones en el desarrollo de la ciudad.
4. Estudio de las fuentes de vida.
5. Fuentes de aprovisionamiento de aguas; estudio de forestación; estudio comprensivo del saneamiento de la ciudad y del desagüe del Valle, previo el de la estabilización de éste y de las construcciones asentadas en él.
6. Análisis demográfico.
7. Producción y abastecimiento rural, industrial y comercial.
8. Vialidad y transportes. (Véase anexo núm. 2).



GRAFICA DE LA POBLACION DE LA CIUDAD DE MEXICO 1772 = 1980

9. El mejor uso de la tierra como base de la zonificación.
10. Limitaciones de la replanificación en relación con:
 - (a). Las características que debe conservar la ciudad para recordar sus tradiciones.
 - (b). Las bellezas naturales: Bosques de Chapultepec y del Desierto de los Leones.
 - (c). Bellezas típicas: Xochimilco. Santa Anita, etc.
 - (d). Creación de zonas y fajas de reserva (espacios verdes, derechos de vía, zonas de previsión para utilización aplazada).
 - (e). Monumentos arqueológicos e históricos y los artísticos.

VISION Y COMPOSICION

Los estudios realizados ya por el Comité son suficientes para fundar las siguientes conclusiones preliminares que juzga básicas para la composición del Plano Regulador.

I. LA REPLANIFICACION DEBE SER RADICAL.

El desorden en el crecimiento de la ciudad y los problemas de saneamiento y desagüe y el de la cimentación de las construcciones urbanas la justifican.

II. LIMITES NATURALES DEL DISTRITO FEDERAL.

1. Los límites naturales del Distrito Federal no corresponden a la división política y esto acarrea dificultades en el estudio lógico de la replanificación de la ciudad, por

cuyo motivo el Comité sugiere que se adopten los límites de la porción de la cuenca del Valle en la que se sitúa la Ciudad de México.

2. División lógica en secciones de estudio de acuerdo con accidentes del terreno, o con obras urbanas de importancia que constituyan unidades independientes, completas y bien definidas.

III. PERIODO DE PREVISION.

1. Dado el crecimiento rápidamente acelerado que la ciudad ha tenido en los últimos años y las posibilidades que la evolución social le reserva para lo porvenir, el Plano Regulador debe considerar el desarrollo consiguiente de la Capital para un período prudente de cincuenta años.

IV. COMPOSICION DEL PLANO REGULADOR.—ZONIFICACION.

Para zonificar el Distrito Federal el Comité considera necesario estudiar y resolver los siguientes problemas.

1. El ferrocarrilero de la Ciudad de México en cuanto a ubicación de las estaciones de pasajeros y carga, talleres y patios y en relación con los demás medios de transporte y sus respectivas terminales, teniendo siempre presente los importantes problemas de la vialidad y trazo urbano. (Véase anexo núm. 2).
2. El de la distribución de las industrias rurales y de transformación existentes, de las tendencias

de su crecimiento, de las nuevas fuentes y formas de vida industrial como origen de núcleos de población, fundamentalmente obrera, y de los demás problemas conexos, utilizando como base de la zonificación industrial la solución dada al problema ferrocarrilero.

3. El comercial, incluyendo el muy especial de los mercados, teniendo en cuenta que éstos surgen y crecen en forma natural, espontánea y desordenada, llegando a perjudicar muy seriamente la higiene y el tránsito urbano.

Esto significa que existe la necesidad de realizar verdaderas operaciones de cirugía urbana en los grandes mercados existentes y que debe hacerse un estudio concienzudo y previsor de la futura zonificación comercial del Distrito Federal.

4. El escolar, que consiste principalmente en la insuficiencia y concentración de edificios escolares en algunos sitios de la Ciudad y que por consiguiente no se hallan distribuídos proporcionalmente a la densidad de población escolar del Distrito Federal.

Por lo tanto, se hace indispensable la redistribución adecuada de los edificios existentes destinados a la enseñanza, tomando en consideración los grados de ésta, y no solamente, como hasta ahora, la disponibilidad de casas vacías y de lotes fáciles de conseguir. Para lo futuro, además de tomar en cuen-

ta la relativa densidad de población escolar deberá proveerse a las necesidades que tiene cada escuela de contar con amplios espacios libres, jardines y campos de juego y de hallarse situada a distancia accesible dentro de la zona que le corresponda, atendiendo, como se dijo antes, al grado de enseñanza impartida en cada unidad escolar. Finalmente, merece especial atención el estudio y solución de los problemas universitario y politécnico.

5. El demográfico que comprende:
 - (a). El estudio de las tendencias sociales y económicas en el desarrollo de la población;
 - (b). la densidad de la población atendiendo especialmente al descongestionamiento y descentralización de los lugares sobrepobladados;
 - (c). la creación y distribución de centros cívicos adecuados;
 - (d). la resolución de los problemas relativos a los núcleos suburbanos considerados como poblaciones satélites;
 - (e). la conservación y protección de los lugares típicos existentes por medios eficaces: fajas arboladas, vías-parques, de circunvalación, etc.;
 - (f). la necesidad de arrasar manzanas enteras de habitaciones antihigiénicas, verdaderas pocilgas, para transformarlas en zonas de habitaciones higiénicas modernas.
6. El de la clasificación y distribu-

ción de las zonas residenciales de diversos tipos, de acuerdo con las tendencias y principios de la planificación moderna.

7. El de los fraccionamientos y lotificaciones de toda índole, disciplinando las soluciones a las necesidades e intereses sociales generales.
8. El de los espacios verdes: jardines, bosques, parques, reservas forestales, y el de los espacios libres: campos de juego, campos deportivos y de recreo.
9. El de las secciones del Distrito Federal que deben conservarse como "zonas de uso aplazado no definido", tanto para evitar la creación de intereses opuestos al desarrollo del Plano Regulador cuanto para contar con terrenos disponibles para fines que no pueden preverse desde ahora.
10. El de la nomenclatura de las calles, caminos, calzadas, plazas, etc., de la Ciudad.
11. Monumentos. Edificios Públicos y de servicio público.

La zonificación debe considerar el estudio de la localización adecuada de los monumentos, edificios públicos y de servicio público.

A fin de conseguir la conveniente aereación, iluminación, orientación, visibilidad y accesibilidad, fijando las alturas, volúmenes y porcentajes de superficies cubiertas, en relación con la amplitud de las calles y plazas que reúnan los requisitos indispensables para cada caso.

12. El Comité desea finalmente señalar, como dignos de estudio especial, los siguientes problemas:

1. Rastros.
2. Hospitales, dispensarios, etc.
3. Ciudad Militar, cuarteles, fábricas de armas y explosivos, polvorines, etc.
4. Cárceles preventivas, correccionales, penitenciarías.
5. Zonas de tolerancia.
6. Cementerios.

PLANIFICACION:

Una vez definida la zonificación del Distrito Federal, deberán aplicarse los principios básicos y lógicos de la planificación moderna, coordinando las diferentes necesidades características de cada zona y estableciendo las ligas adecuadas entre ellas, por medio del trazo urbano del sistema vial.

URBANIZACION:

El Comité estima necesario llamar la atención sobre los siguientes problemas relacionados con los servicios públicos del Distrito Federal:

1. La relación que debe existir entre las soluciones que se den a los problemas de urbanización con las correspondientes a los de zonificación y planificación del Distrito Federal.
2. Las graves deficiencias del actual saneamiento de la Ciudad, debidas principalmente al hundimiento comprobado general del Valle y al asentamiento local y considerable de la inmensa mayoría de las construcciones urbanas, tanto

más lamentables cuanto que el Valle de México no permite dar pendientes suficientemente grandes a los tubos desaguadores del alcantarillado.

3. La necesidad de acudir a nuevas fuentes de aprovisionamiento de agua potable prescindiendo del bombeo actualmente excesivo de las reservas artesianas.
4. La captación y aprovechamiento de las aguas broncas de las barrancas que se hallan al poniente de la ciudad, utilizándolas para establecer industrias rurales y de transformación, adecuadas a la región, así como para hacer un buen lavado de las atarjeas del sistema urbano, el cual es indispensable para que funcione correctamente dicho sistema una vez que se logre estabilizarlo.
5. La regularización del régimen hidrológico del Valle mediante las obras de forestación, captación y corrección de torrentes que aconseja la ciencia forestal.
6. La campaña contra las tolvaneras mediante obras adecuadas en el Lago de Texcoco y sus contornos.
7. Los procedimientos de construcción de pavimentos adecuados al subsuelo, particularmente durante la transformación radical que debe sufrir la Ciudad.
8. Vigilancia y control rigurosos en relación con las instalaciones de energía eléctrica de alto voltaje y con el almacenamiento de materias combustibles peligrosas.

9. Vigilancia y control de obras inconvenientes o peligrosas en relación con industrias que como la explotación del barro y de la arena, son frecuentes en el Distrito Federal.

10. Problemas relacionados con la limpia, transporte y aprovechamiento de desechos de la Ciudad.

EDIFICACION:

El Comité cree innecesario dar énfasis a la urgencia de especificar las construcciones urbanas desde los puntos de vista de la zonificación y de la construcción misma de los edificios, muy particularmente en cuanto concierna a la correcta cimentación de ellos, con el fin de conseguir su estabilización y la de los servicios municipales y en tal forma, que se reduzcan al mínimo de lo imprevisible los daños causados a las construcciones contiguas, y de conseguir habitaciones bien ventiladas, iluminadas y satisfactorias como moradas humanas, todo esto como base de una legislación bien fundada que establezca las sanciones debidas a los perjuicios que la construcción de un edificio cause a los circundantes, a sus propios albañales y a la estabilidad de los servicios municipales.

PROGRAMA DE REALIZACION:

1. Período de estudio durante el cual solamente deberán efectuarse obras obvias, de preferencia las costeables, creando entretanto cuantas reservas sea posible.
2. Período de transformación durante el cual se dará preferencia

a las obras fundamentales del Plano Regulador que le den carácter a la Ciudad replanificada y las que sean de carácter económico en el sentido de que se paguen por sí mismas o que representen una buena inversión en razón de la plusvalía que incorporen a la Ciudad.

FINANCIAMIENTO:

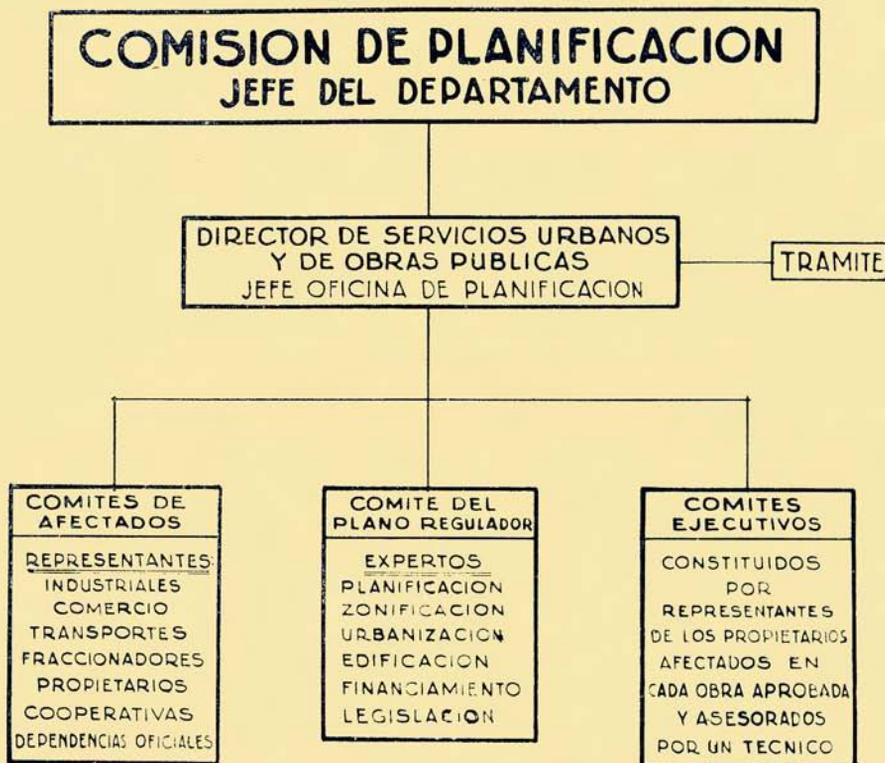
La planificación, el programa de obras y los presupuestos respectivos, que forman la substancia del Plano Regulador del Distrito Federal deben pre-

pararse simultáneamente y desarrollarse paralelamente en un período que cubra varias generaciones, ya que se trata de empresa de largo aliento.

LEGISLACION Y REGLAMENTOS:

- Ley de planificación y zonificación.
- Ley de expropiación.
- Ley de la casa-habitación.
- Reglamento de planificación.
- Reglamento de zonificación.
- Reglamento de fraccionamientos y lotificaciones.
- Reglamento de construcciones.

ORGANIZACION:



Anexo núm. 1

TRABAJOS REALIZADOS POR EL "COMITE DEL PLANO REGULADOR"

I. ESTUDIOS GENERALES:

1. Documentación de carácter general, libros, revistas, monografías, planos de ciudades importantes.
2. Terminología técnica.

II. ESTUDIOS Y PROYECTOS PARA RESOLVER CASOS CONCRETOS DE FRACCIONAMIENTOS Y COLONIAS.

Consultas sobre división de manzanas en la Colonia del Valle.

Fraccionamiento agrícola en terrenos del Rancho de los Pirineos en Villa Madero.

Trazo Colonia Cuauhtémoc para resolver la liga con las Colonias San Rafael, Verónica y Anzures y en relación con el estudio de la Vía Rápida de Circunvalación de la Ciudad.

Fraccionamiento de los terrenos, propiedad de la Compañía de Tranvías en Chapultepec.

Apertura de calles propuesta por la Fundación Rafael Dondé en Colonia Cuauhtémoc.

III. ESTUDIOS Y PROYECTOS HECHOS EN RELACION CON EL PROBLEMA FERROCARRILERO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

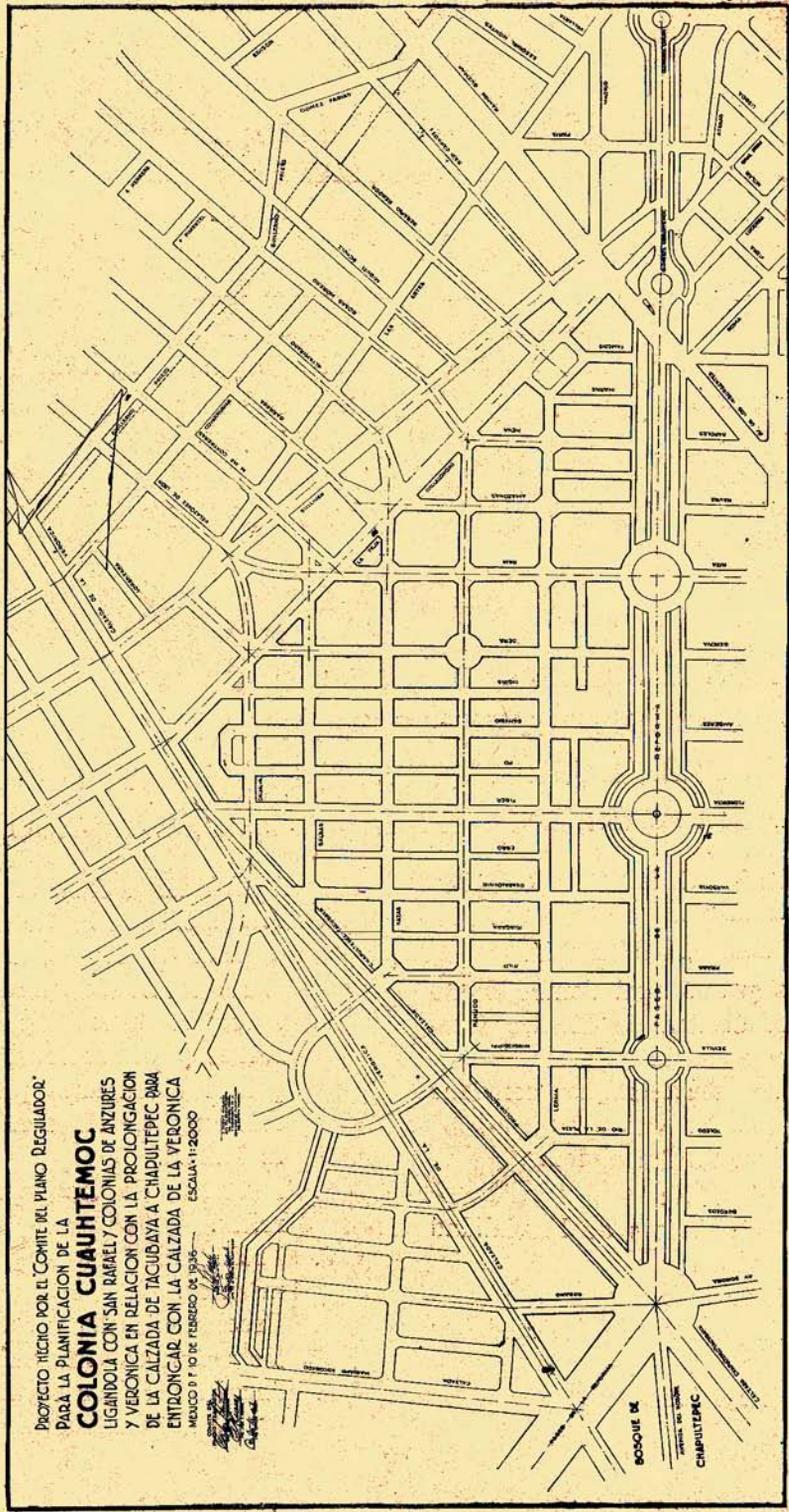
- 1 Programa preliminar que debe cubrir el estudio del problema ferrocarrilero de la ciudad de México.
 - (a). Desde el punto de vista de los ferrocarriles.
 - (b). Desde el punto de vista de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
 - (c). Desde el punto de vista de la Ciudad.
2. Anteproyectos.
 - (a). Localización de la Estación de pasajeros.
 - (b). Sistemas de comunicación de la Estación con la Ciudad, aprovechando los cauces de los ríos Consulado y de la Piedad y Churubusco para establecer sistemas de circunvalación con vías rápidas.
 - (c). Zonificación.
 - (d). Localización de la Estación Terminal de Pasajeros, Carga, Almacenes y Puerto Aéreo.

IV. ESTUDIOS CONCRETOS HECHOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE INDUSTRIAS

Fábrica	Ubicación.
Taller de Montaje	Boulevard Cervantes,
General Motors	Colonia Morelos.

PROYECTO HECHO POR EL COMITÉ DEL PLANO REGULADOR.
 PARA LA PLANIFICACION DE LA
COLONIA CUAUHTEMOC
 Y VERONICA EN RELACION CON LA PROLONGACION
 DE LA CALZADA DE TACUBAYA A CHAPULTEPEC PARA
 ENLONCAR CON LA CALZADA DE LA VERONICA
 MEXICO D.F. DE FEBRERO DE 1935. ESCALA 1:2000


 ARQUITECTO
 JUAN GONZALEZ
 MEXICO D.F.



Fábrica	Ubicación
Industria Lanera y Estambres	Calle Mayorazgo, Col. del Valle.
Taller de Zapatería	Calle Minería. Tacubaya.
Molino de Aceites	Calle Manuel González y Lerdo.
Artefactos de Hule	Calle 5 de Febrero, Colonia Alamos.
Mancuernillas	Calzada Tlalpan.
Medias	Calzada Tlalpan.
Hilados	Calz. Tlalpan, Col. Portales.
Dulces y Chocolates	Ave. Coyoacán, Col. del Valle.
Molino de Trigo	Calzada de Puebla.
Hilados y Tejidos.	Ave. Popocatepetl.
Hilados y Tejidos.	Ave. de los Morales.

Anexo Núm. 2

SUGESTIONES FORMULADAS POR EL COMITE DEL PLANO REGULADOR DEL DISTRITO FEDERAL, RELATIVAS AL PROGRAMA QUE DEBE CUBRIR EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROCARRILERO DE LA CIUDAD DE MEXICO

ESTUDIO DEL PROBLEMA FERRO- CARRILERO.

I. VISION DEL PROBLEMA

Qué es y qué será dentro de 50 años la Ciudad de México íntegramente considerada.

Clase de servicio que conviene dar:
electrificación del sistema.

II. INFORMACION:

Datos estadísticos de la vialidad ferrocarrilera;
de la de tranvías;
de la de camiones y automóviles en general;
de los servicios aéreos, etc.

III. ANALISIS DEL PROBLEMA:

A. RELACIONES ENTRE LA VIALIDAD URBANA Y LA VIALIDAD FERROCARRILERA.

1. Interferencias: penetraciones; forma y dimensiones de las superficies ocupadas por las penetraciones de los ferrocarriles en la ciudad.
2. Derechos de vía de los ferrocarriles.
3. Problemas relativos a cruza-
mientos.
4. Crecimiento del tránsito durante los próximos cincuenta años.
5. Amplitud de los espacios libres y de las avenidas de acceso.

6. Armonización de las diversas formas de transporte: automóviles y camiones, tranvías, aeronaves, trajineras, etc. Estaciones central y secundarias, servicios de tránsito lento y rápido.
7. Interferencias con los servicios urbanos de saneamiento, aguas, etc., aprovechamiento dentro del Distrito Federal de las aguas captadas y canalizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
8. Relaciones con la zonificación de la ciudad.
9. Coordinación de las estaciones ferrocarrileras con el aeródromo y las estaciones de camiones.
10. Comparación y estimación de los diversos proyectos desde el punto de vista de los obstáculos que se opongan a la circulación interior; a la correcta zonificación de la ciudad, etc.

B. ACCESIBILIDAD:

1. Relación con los centros de producción y consumo.
2. Facilidades de carga y descarga.
3. Facilidades para adquirir áreas en la actualidad y tomando en cuenta la futura expansión de la Ciudad.
4. Arrastre económico en cuanto a distancia, tiempo, etc., empleados en él.
5. Facilidades especiales a la industria de gran volumen.
6. Coordinación con los centros de

tránsito; de pasajeros, de tranvías y de camiones de carga.

C. ZONIFICACION:

1. Reducción al mínimo del número de entradas y de líneas dentro de la ciudad y modificación del trazo en consonancia con la zonificación.
2. Simplificación y coordinación de los servicios ferrocarrileros con las necesidades urbanas:
 - (a). **Concentración de los servicios:**
 - i). De pasajeros de diversas categorías.
 - ii). De carga (leche, pulque, express, correo, etc.)
 - iii). Almacenes de depósito.
 - iv). Bodegas.
 - v). Talleres.
 - vi). Patios de movimiento.
 - (b). Tipo de estación o de estaciones: terminal o de paso. Relación entre la Estación Central y las estaciones secundarias.
 - (c). Coordinación y operación con máxima eficiencia y mínimo costo.
 - (d). Proximidad de zonas obreras apropiadas.
 - (e). Costo mínimo de manejo local y administración eficiente.
3. Remoción a zonas periféricas de los servicios ferrocarrileros, en cuanto sea posible.
4. Segregación y control de zonas industriales de diversos tipos.
5. Ubicación de zonas obreras ferrocarrileras: residencias, comercios, hospitales, etc.

6. Aspecto plástico cívico: plazas, entradas, arbolados, tipos de estaciones, etc.
7. Coordinación dentro del Distrito Federal de los servicios ferrocarrileros con los que proporciona la Dirección de Caminos y de cada uno de ellos con la Ciudad:
 - (a). Estaciones terminales de camiones de carga y pasajeros.
 - (b). Ligas directas entre los caminos nacionales que llegan o salen de la Ciudad.
 - (c). Relaciones entre los ferrocarriles y las carreteras nacionales.
 - (d). Relaciones entre los servicios ferrocarrileros y los servicios públicos dependientes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Ferrocarril del Desagüe, Gran Canal, obras de corrección de torrentes, de almacenamiento de agua y drenaje del Valle).
 - (e). Ubicación del aeródromo y sus relaciones con los servicios ferrocarrileros, de tranvías y de caminos.

IV. PROYECTO GENERAL DE TRANSFORMACION.

1. Lineamientos generales: utilización de los actuales derechos de vía que sean abandonados por los ferrocarriles en arterias de gran importancia; uso de los terrenos rescatados como centros de atracción de la actividad constructiva, puesto que como zonas de fácil urbanización constituyen magníficas fuentes de trabajo.
2. Costo de la transformación, incluyendo la adquisición por los ferrocarriles, por la Ciudad, o entre ambas partes, de áreas de futuro aprovechamiento vial ferrocarrilero, que no restrinjan la debida expansión ni la vialidad de la Ciudad, así como la adquisición y control por sus autoridades de los espacios ocupados actualmente por los ferrocarriles, tomando en cuenta el aspecto económico legal del problema.
3. Máximo aprovechamiento de lo existente y desarrollo progresivo a costo mínimo.
4. Aprovechamiento de la plusvalía de los terrenos rescatados por la transformación.
5. Adquisición de nuevas zonas ferrocarrileras baratas y aprovechamiento de la plusvalía futura de ellas por la Ciudad.
6. Uso intensivo de las áreas ferrocarrileras interiores.
7. Máximas tolerancias, de parte de la Ciudad, en el desarrollo progresivo del plan ferrocarrilero de transformación.

LA FOTOTOPOGRAFIA AEREA Y SU RELACION CON LOS TRABA- JOS DE PLANIFICACION

Ing. AGUSTIN DE NEYMET, Jr.

RESUMEN

1.—El uso del procedimiento de topografía aérea tiene íntima relación con los problemas de planeación de ciudades. Existen dos procedimientos de trabajo, el europeo, casi exclusivamente aéreo y el americano, que combina el trabajo aéreo con una buena parte de trabajo terrestre, debiendo preferirse este último para ser empleado en nuestro medio.

2.—Un mapa aéreo es un mapa formado con fotografías especiales tomadas desde los aeroplanos o con los datos que tales fotografías puedan proporcionar. Los trabajos aéreo-fotográficos se utilizan para producir:

1o.—Los mosaicos, que son una serie de fotografías debidamente ensambladas tomadas con el eje de la cámara vertical;

2o.—Los mapas foto-estereoscópicos en los cuales cada par de fotografías abarca una zona común, la cual puede verse a través de un estereoscopio, dando una imagen de relieve;

3o.—Los de las curvas de nivel, que no son más que unos mosaicos en los cuales se indican las curvas de nivel del terreno, o bien de los que se toman los

datos para completar los planos hechos por procedimientos terrestres, y

4o.—Las fotografías oblicuas que pueden tomarse en series o aisladas, según el caso, manteniendo el eje de la cámara inclinado con respecto a la vertical.

En cualquier caso, estos mapas constituyen una ayuda valiosísima para el planificador.

3.—La selección de la escala de los mapas aéreos es de la mayor importancia, así como la sobreposición que debe darse a las fotografías.

4.—El hombre tiene la visión estereoscópica o de relieve de los objetos debido a la separación inter-ocular; pero la imagen de relieve de las fotografías aéreas se obtiene mirando con la ayuda de un estereoscopio, más o menos complicado, un par de fotografías de una misma región tomadas desde diferentes posiciones del aeroplano.

5.—Los mapas estereoscópicos, por las proporciones en que aparece el relieve y la imagen de la distribución de los desniveles que suministran, son admirables para darse cuenta cabal de las condiciones de volumen de una ciudad.

6.—El empleo de una base estereoscópica mucho mayor que la distancia

inter-ocular, hace que aparezca exagerada la imagen de relieve obtenida, pero no por eso los cálculos y cómputos hechos con la ayuda de estos mapas son alterados.

7.—Las fotografías panorámicas aéreas formadas con una serie de oblicuas, conservando el eje de la cámara con la misma inclinación de un plano normal a la línea de vuelo, son de una utilidad incomparable para proyectos de planificación.

8.—Se ha comprobado por datos estadísticos la evolución que han sufrido los trabajos de evaluaciones catastrales con la ayuda de procedimientos aéreos, mejorando en información tanto en cantidad como en calidad, ahorrándose notablemente el tiempo.

9.—Una serie de mapas fotográficos obtenidos en épocas sucesivas nos dan

un registro gráfico de la evolución de una ciudad y hasta de un país según los casos.

10.—Siempre deben estudiarse las condiciones meteorológicas y cualesquiera otras que puedan influir para favorecer o dificultar el empleo del procedimiento aéreo en el lugar donde vaya a aplicarse.

11.—Se ha encontrado que los mapas aéreo-fotográficos ofrecen múltiples aplicaciones y cada día se aprovechan en nuevos asuntos. La ejecución de dichos mapas no se puede considerar barata, sino económica, teniéndose en cuenta que son los que proporcionan mayor información en el menor tiempo y tampoco debe perderse de vista que los mapas aéreo-fotográficos tienen su campo de aplicación bien definido.

E. E. S.

Ahora, que el Gobierno Nacional sujeta su actuación a un plan de acción previamente formulado, conviene pensar en el restablecimiento de un organismo coordinador, como la Comisión Nacional de Planeación, que se consagre a elaborar los programas de obras nacionales, con la necesaria meditación y conocimiento profundo de los múltiples factores que deben concurrir a su más acertada realización.

“BASES PARA TRABAJOS DE PLANIFICACION EN CIUDADES MEXICANAS”

1.—Entiendo que una “planificación” tiene por objeto fijar las condiciones a que deben sujetarse las obras públicas y particulares en una ciudad, para satisfacer debidamente las necesidades presentes y futuras de sus habitantes.

La planificación puede referirse a poblaciones totalmente nuevas o a extensiones o ensanches de poblaciones existentes. El último caso es el más común en nuestro país.

2.—Las principales fuentes económicas en las ciudades son: industria, comercio, agricultura, minería, educación, burocracia, transportes, etc., y aunque alguna predomine, en rigor las ciudades tienen actividades mixtas.

3.—Las necesidades varían en las ciudades según sus actividades y las planificaciones deberán hacerse conservando el sello dominante, según se trate de centros fabriles, de puertos, de centros universitarios, etc.

Cualquiera que sean las actividades de las poblaciones, para sus habitantes se requiere servicio de aguas, de saneamiento, de electricidad, de gases, de tránsito, etc.; oficinas públicas, edificios de beneficencia y de educación, rastros, panteones, parques, bulevares, etc. Estas construcciones deberán llenar necesidades materiales y de estética.

El servicio de aguas debe considerar

las obras de distribución dentro de la ciudad (tanques, cañerías, etc.) y las de almacenamiento y conducción fuera de ella; muchas ciudades han creado parques a lo largo de sus acueductos y cerca de sus depósitos foráneos.

El saneamiento requiere cañerías, casas de máquinas, etc., dentro de la ciudad y obras de tratamiento fuera de ella. Una planificación acertada no puede hacerse sin conocer con exactitud las obras existentes y las que se necesitan en lo futuro.

La electricidad y los gases proporcionan luz, calefacción, energía, comunicaciones, etc., y la ubicación de conductos y obras relativas deben tomarse en cuenta al hacerse una planificación.

El servicio de tránsito tiene por objeto facilitar transportes de personas y mercancías dentro de la ciudad y al hacerse la planificación deben estudiarse trazo y condiciones de calles, canales, vías herradas, aeródromos, pavimentaciones, etc., para que las necesidades se llenen con facilidad, seguridad y estética.

Las agrupaciones de edificios públicos, escuelas, hospitales, cuarteles de bomberos, rastros, mercados, panteones, etc., deben estudiarse tanto en sus distribuciones como en su ubicación, para que llenen su cometido debidamente.

La recreación debe atenderse ampliamente en una planificación. Los parques, jardines, bulevares, centros deportivos, son tan importantes en la vida moderna como los servicios señalados antes.

Una planificación eficiente debe considerar siempre la estética de las construcciones. Es humano considerar juntos lo bello y lo útil.

Una acertada localización de calles y parques, una armoniosa distribución de edificios, una decoración conveniente en las obras, etc., aumentan la belleza y la elegancia de una ciudad y la hacen más atractiva para turistas, hombres de negocios, educadores, artistas, etc., es decir, aumenta en capacidad económica.

Para alcanzar las condiciones que se han señalado, es indispensable fijar caracteres en las diversas porciones o distritos de la ciudad (distritos comerciales, industriales, residenciales, etc.), requisitos relativos a edificios públicos y particulares (ubicaciones, fachadas, alturas, etc.). Estos caracteres, requisitos, etc., constituyen restricciones de carácter general que dan origen a los reglamentos municipales.

4.—Las obras municipales de una ciudad deben estar en concordancia con su capacidad económica y una planificación acertada deberá tener esto en cuenta. No hay objeto en proyectar amplias avenidas, hermosos parques, etc., si no se cuenta con fondos para llevar a cabo las construcciones correspondientes.

La importancia de las obras municipales está escalonada, indudablemente; primero están los servicios de aguas y saneamiento y luego el ornato y la re-

creación, pero todo debe tomarse en cuenta al hacerse la planificación.

Algunas ciudades han visto aumentar el número de sus habitantes y su capacidad económica cuando mejoraron sus servicios municipales; otras han alcanzado éxitos, abriendo anchas avenidas en zonas edificadas, con expropiaciones costosas, porque la propiedad subió de valor considerablemente.

La capacidad económica de una población no se fija por el número de sus habitantes; hay poblaciones de 15,000 habitantes más pobres que otras de 5,000.

Las obras municipales (aguas, saneamiento, apertura de avenidas, etc.), pueden financiarse por los siguientes sistemas:

a).—Por simples ingresos municipales.

b).—Por empréstitos garantizados con los ingresos municipales.

c).—Por concesiones.

d).—Por resoluciones “imperiales”.

Los tres primeros sistemas tienen fundamentos económicos; el último se basa en órdenes de autoridades fuertes, sin atender al costo y rendimiento de las obras.

Los dos primeros sistemas pueden realizarse por administración o por contratos simples; el tercero supone que una empresa construye las obras y tiene derecho a su explotación durante un plazo determinado.

5.—Cualquiera que sea el sistema de financiación que se siga en las obras municipales, es indispensable contar con proyectos y presupuestos bien preparados, para basar una resolución acertada. Dichos proyectos y presupuestos de-

ben prepararse por técnicos experimentados que puedan proporcionar garantías profesionales ilimitadas.

Observando los variados trabajos que son objeto de una planificación, se comprende que deben colaborar en ella hombres de negocios, ingenieros municipales, arquitectos, peritos en bienes raíces, comerciantes, paisajistas, etc., pero es indudable que el principal papel debe ser desempeñado por los ingenieros municipales. Esta última especialidad, que ya existe en otros países, puede establecerse en nuestra Facultad de Ingeniería y sería de desearse una sugestión en este sentido.

6.—Según se ha expuesto, las obras que son objeto de planificación deben tener bases económicas y sujetarse a proyectos y presupuestos adecuados. Estos últimos, a la vez, deben basarse en el conocimiento físico de la ciudad y sus alrededores, es decir, en un plano acotado, con detalles de obras existentes y en topografía de las zonas hacia las cuales sea probable la extensión de la ciudad; este plano lo designo por "Plano Municipal" y es en mi concepto el punto de partida de una planificación.

La fotografía aérea puede ayudar a conocer el estado actual de una población: la fototopografía puede proporcionar detalles de relleno: pero la topografía de apoyo y la detallada, en zonas de terrenos valiosos, deben hacerse con mayor precisión. En cada caso debe escogerse el método que produzca trabajo más barato en igualdad de clases.

Para preparar planos municipales en ciudades mexicanas de 25,000 a 100,000 habitantes, pueden servir las especificaciones que acompaño; se con-

sideran superficies de 500 a 1,000 hectáreas, comprendiendo zonas edificadas y zonas no edificadas.

En las especificaciones se establece que los levantamientos topográficos se basarán en monumentos municipales; sólo con monumentos sólidos y permanentes podrá contar una ciudad con referencias firmes para sus líneas y niveles (líneas de edificación, localización de conductos, niveles de banquetas, de tranvías, etc.) y sólo así podrán extenderse siempre los levantamientos municipales.

En nuestro Distrito Federal se han gastado sumas considerables en trabajos topográficos hechos por municipios, Oficina de catastro, Comisión hidrográfica, Compañía de tranvías, etc., y sin embargo, no se cuenta con monumentos efectivos ni con unidad de criterio; muchos levantamientos han quedado sin lugar, otros se han repetido y aun hay varios planos fundamentales de nivelación.

7.—Un plano municipal puede prepararse:

a).—Por administración.

b).—Por contrato especial.

c).—Por contrato incluido en otros contratos o concesiones de obras municipales.

En el primer caso se utilizan ingenieros municipales a sueldo; el segundo caso es poco frecuente por la falta de buenas especificaciones e inspección adecuada; el tercer caso es el más frecuente, pero también el más desventajoso para las ciudades.

La preparación de un plano municipal, incluido en contratos o concesiones de obras, pone a la ciudad a merced de

la empresa concesionaria, pues ésta en su afán de lucro, sujetará la preparación del plano a sus intereses y descuidará los aspectos de él que no produzcan utilidades.

En general, tanto el plano como los proyectos de obras municipales de una ciudad deben prepararse independientemente de la financiación de las obras; de esta manera, una ciudad sabrá anticipadamente qué obras va a recibir cuando firme un contrato.

Las ciudades, por economía, deben tener un buen plano municipal; lo más acertado para ellas, es entenderse con ingenieros experimentados que sean responsables profesional y económicamente.

En ciudades mexicanas de 25,000 a 100,000 habitantes puede estimarse el costo de los planos municipales entre . . . \$50.00 y \$100.00 por hectárea en zonas edificadas, y entre \$25.00 y \$50.00, en zonas no edificadas. Considerando superficies de 500 a 1,000 hectáreas, el valor del plano resulta de \$25,000 a \$50,000.00. El levantamiento requiere de 4 a 8 meses.

ESPECIFICACIONES PARA PLANOS MUNICIPALES DE POBLACIONES DE MENOS DE CIEN MIL HABITANTES.

(anexo al trabajo anterior).

1.—El plano comprenderá la zona determinada por los linderos siguientes:

.
(500 a 1,000 hectáreas).

2.—Se hará una triangulación que cubra la zona fijada en el número anterior.

Se medirán dos bases y se orientará una de ellas.

La orientación que se haga deberá tener un error inferior a veinte segundos.

Las medidas de longitud en las bases deberán tener errores inferiores a 1: 50.000; el error de cierre en la triangulación, de base a base, deberá ser inferior a 1: 20.000.

3.—De los vértices de la triangulación partirán poligonales primarias que se deben cerrar con errores inferiores a 1: 10.000.

4.—Los vértices de triangulación y de poligonales primarias deberán quedar en discos de bronce de tres centímetros de diámetro, anclados en concreto. Los bronces se marcarán con números progresivos y servirán también de bancos de nivelación.

Los monumentos de concreto que contengan los discos de bronce tendrán una tapa de fundición con la inscripción "Monumento municipal".

Los monumentos deberán quedar en los cruces de las calles y estarán distribuidos de manera que ningún punto de la ciudad diste más de 500 metros del monumento más cercano.

5.—Al monumento que quede más al sur y más al oeste, al terminar la triangulación, se le atribuirán las coordenadas:

$$\begin{aligned} X &= 100000.00 \\ Y &= 100000.00 \end{aligned}$$

Al terminar la triangulación se consignarán en telas tamaño "Lefax" los números, coordenadas y elevaciones de los vértices; anotaciones semejantes se

irán haciendo para los vértices de poligonales primarias.

6.—En la triangulación y en las poligonales primarias se apoyarán las poligonales secundarias que sean necesarias para los levantamientos de detalles. Se registrarán las longitudes y rumbos astronómicos de los lados de todas las poligonales y las coordenadas de sus vértices.

Las poligonales secundarias, como las poligonales principales, se medirán con cintas de acero, comparadas; los errores de cierre deben ser inferiores a 1: 5.000.

7.—Los detalles topográficos se registrarán en carteras de pastas resistentes y con minuciosidad, en proporción a la escala de los dibujos respectivos que será: 1: 400.

Los detalles topográficos comprenderán:

a).—Esquinas de edificios y banquetas.

b).—Líneas de edificación y de banquetas.

c).—Brocales, coladeras, cubiertas metálicas, etc., es decir, todas las obras exteriores que indiquen la existencia de conductos subterráneos.

d).—Ferrocarriles de todas clases.

e).—Postes de todas clases.

f).—Caminos, arroyos, presas, acequias, puentes, acueductos, etc. (en porciones no edificadas).

Las esquinas (a) se fijarán por ángulo y distancia desde cada cruceo de calles, apoyándose en puntos de coordenadas conocidas. Las distancias se medirán con cinta de acero; los ángulos se medirán con un minuto de aproximación.

Los detalles (b) en las líneas de edifi-

cación y de banquetas, se registrarán cuando sean mayores de 0.20 m. y se referirán a poligonales o a líneas auxiliares, con abscisas y ordenadas.

Sobre las líneas de edificación se anotarán longitudes de lotes aparentes y los ejes de zaguanes o entradas; estos últimos se fijarán por distancias, contadas desde la esquina correspondiente, de oeste a este o de sur a norte. Se anotarán los números de las casas.

Cuando no haya edificios, las líneas de edificación se determinarán por bardas, alambrados y otras indicaciones.

Las obras exteriores (c) de conductos subterráneos, se fijarán por poligonales o con ángulo y distancia.

Los ferrocarriles (d) se detallarán en sus obras (vías, cambios, puentes, postes, etc.) cuando se encuentren en la vía pública; cuando las obras se encuentren en recintos privados, éstos se detallarán solamente con macizos de construcción.

8.—La nivelación se referirá al plano que fije la Ciudad.

Los bronceos de la triangulación y poligonales servirán de bancos de nivelación. El error de la nivelación principal será inferior a 5 metros por km. en longitud nivelada, que se expresa en kilómetros.

9.—Partiendo de los bancos de nivelación se determinarán las elevaciones siguientes:

a).—Punto central aproximado a cada cruceo de calles.

b).—Esquinas de todas las banquetas de cada cruceo.

c).—Guarnición de banqueta frente a cada zaguán.

d).—Ejes de calles a distancias menores de 50 metros.

e).—Pisos de sótanos.

f).—Vías herradas (puntos suficientes para preparar perfiles longitudinales y transversales).

g).—Brocales, coladeras y todas las demás obras exteriores de conductos subterráneos. Fondos de pozos de visita, cajas de agua, etc., cuando a estas obras se tenga acceso.

10.—En las porciones no edificadas de la ciudad, se llevarán poligonales niveladas para apoyar en ellas secciones transversales o levantamientos taquimétricos, para tener curvas de nivel con equidistancia de un metro en partes accidentadas y con 0.50 m. donde las pendientes sean suaves.

En las porciones edificadas, las curvas de nivel tendrán equidistancias inferiores a un metro.

11.—Cuando por las obras exteriores no se puedan fijar las elevaciones de puntos necesarios en conductos subterráneos, se excavarán zanjas de reconocimiento.

Para cada cuadra deberá formarse un perfil transversal en que queden indicadas las obras superficiales y las subterráneas; dicho perfil llegará hasta las líneas de edificación.

12.—El plano municipal comprenderá los dibujos siguientes:

a).—En papel enlienzado, escala 1:2.000, indicación de cuadras o manzanas, edificios aislados, vías, monumentos municipales, curvas de agua (arroyos, canales, etc.), curvas de nivel, y todos aquellos detalles que puedan mostrarse, convenientemente, a la escala indicada.

b).—En hojas de papel enlienzado, (0.75 x 1.00 m.), escala 1:400, todos los detalles superiores a 0.20 m.

c).—En tela, escala 1:2.000, copia del dibujo (a), dejando libres de letteros los espacios destinados a calles. Con esta tela se sacarán copias para proyectar obras de abastecimiento de aguas, saneamiento, etc.

d).—En papel enlienzado, escala 1: 4.000, conjunto de la ciudad con nomenclatura de calles, vías, cursos de aguas (arroyos, canales, etc.) y curvas nivel con equidistancia de 5 a 10 metros.

e).—En tela, escala 1:100, perfiles transversales de las calles que muestren obras superficiales y subterráneas.

f).—En tela tamaño "Lefax", los datos relativos a monumentos municipales (números, coordenadas y elevaciones).

Ing. Fortunato Dozal.

En su más amplio sentido, la planeación significa orden, previsión y método en el planteo y resolución de los problemas relacionados con el desarrollo de los centros de población, la ejecución de obras públicas y el desenvolvimiento de la economía regional y nacional.

ALGUNOS TRABAJOS RELACIONADOS CON LA PLANEACION Y QUE AFECTAN A BIENES PROPIOS DE LA HACIENDA PUBLICA

Ing. ALBERTO ORTIZ IRIGOYEN

RESUMEN

1.—Clasifica los bienes nacionales que pueden ser afectados por los trabajos de planeación, en dos grupos: 1o., los que deben conservarse para no desvirtuar el aspecto típico de las poblaciones, y 2o., los grandes predios existentes susceptibles de ser fraccionados, para cooperar al crecimiento y mejoramiento de las poblaciones en que se encuentran.

2.—Refiriéndose concretamente a la Ciudad de México, recuerda el poco respeto que se tuvo al aplicarse la ley de nacionalización de bienes eclesiásticos y de supresión de órdenes religiosas, para demoler impiamente muchos monumentos que desaparecieron ante las pasiones de aquella época. Señala como uno de los resultados más condenables, el hecho de que en los grandes y típicos atrios y sobre los conventos arrasados se levantaron multitud de construcciones para habitación, que ahogaron entre sus muros a los templos que se dejaron en pie, quitándoles sus mejores puntos de vista.

3.—Cita el caso del convento de Santo Domingo, con motivo de la apertura de la calle de Leandro Valle, derrum-

bando buena parte de las construcciones que componían aquel edificio, el cual era arquitectónicamente uno de los más homogéneos y puros de la ciudad, convirtiéndose, además, otra parte de él en habitaciones en las que nada se puede reconocer de la estructura primitiva.

4.—Sin embargo, hace notar que no siempre los resultados fueron totalmente malos, pues por ejemplo, al ser aprovechada una parte del antiguo convento de la Concepción, que fué un edificio sin mérito artístico alguno, se abrieron vías públicas con las que recibió un positivo beneficio la ciudad, y sólo quedó el defecto de las habitaciones que invadieron el antiguo atrio y ocultaron parte de la estructura de aquel monumento, pero que por fortuna acaban de ser demolidas.

5.—Respecto del convento de San Francisco, al que considera artística e históricamente de primer orden, señala que su demolición y fraccionamiento han producido vías de comunicación y lotes de importancia para la ciudad.

6.—Termina la primera parte del estudio citando al templo de la Santísima, que es una de las joyas arquitectónicas de mayor valor y más genuinamente

mexicanas y que ha sufrido notables hundimientos, por lo que más de dos metros de la base de su fachada han quedado ocultos, pero que gracias a obras recientemente ejecutadas se han descubierto y, a la vez, se ha procurado su conservación.

7.—Trata, en seguida, acerca de la mejor manera de aprovechar las grandes extensiones de terreno que son bienes federales dentro de la ciudad y que no están aprovechándose o lo están mal. Estudia los casos del ex parque "Luna", la antigua hacienda de San Jacinto y la aduana de importación de México.

8.—Del fraccionamiento del ex parque "Luna" se obtuvo tras una serie de permutas con varios propietarios colindantes, la formación de un lote magnífico en el que se construyó el edificio del Departamento de Salubridad Pública y se logró la apertura de calles tan importantes como la prolongación de la Avenida Sonora y de la calle de Hamburgo, casi sin aportaciones en efectivo por parte del Gobierno Federal.

9.—En cuanto al fraccionamiento de la hacienda de San Jacinto, han tenido que considerarse las necesidades de varias Secretarías de Estado que han pretendido utilizar fracciones del predio, reservándose para el futuro la mayor extensión que se destinaría a un parque público. Al fraccionar este predio, debe tomarse en cuenta que sólo tiene libres sus frentes hacia tres rumbos y que debe conectarse con la colonia de Santo Tomás, sin olvidar que dentro de él existen ya intereses creados, como pasa con la Escuela Nacional de Maestros y la de Maestras, la Dirección de Agricul-

tura y sus dependencias, así como el Instituto Técnico Industrial.

10.—Considera como caso de mayor importancia el de la aduana de importación de México, que comprende un vasto terreno al norte de la ciudad, atravesado en toda su longitud por la vía troncal del Ferrocarril Mexicano, que obliga a la aduana a una constante servidumbre.

El gran espacio que abarcan los terrenos de su dependencia constituye un verdadero obstáculo para la comunicación del centro de la ciudad con sus barrios septentrionales, por lo que para la solución del problema, se impone concentrar y mejorar los servicios de la aduana, crear vías de comunicación entre la plaza de Santiago Tlaltelolco y el norte y fraccionar a la vez que urbanizar los terrenos excedentes. Al propio tiempo, se lograría rescatar para un uso más noble la venerable iglesia de Santiago, convertida actualmente en bodega para algodón, pero digna de mayor respeto, tanto artística como históricamente.

11.—Para llegar a la solución del propósito deseado, formula un proyecto, en virtud del cual se abrirían dos calzadas oblicuas, una entre la plaza de Tlaltelolco y la de Peralvillo hasta entroncar con la calzada de los Misterios y otra entre esta plaza y la avenida Manuel González, dejando todavía un espacio intermedio suficientemente grande para utilizarlo en los servicios de la aduana. Lotificando los terrenos excedentes, quedaría aislada en uno de esos lotes la referida iglesia de Santiago.

E. E. S.

LA CIUDAD UNIVER- SITARIA MEXICANA

Lic. IGNACIO GARCIA TELLEZ

RESUMEN

1.—El hecho de que la generalidad de los actuales establecimientos que integran la Universidad Nacional no ocupan edificios adecuados a su objeto y que su adaptación a las necesidades modernas demandaría crecidos gastos, así como la conveniencia de vigorizar los lazos espirituales de las nuevas generaciones por el fortalecimiento de la conciencia de la clase estudiantil, hace pensar en que se convierta pronto en realidad el pensamiento de la fundación de la Ciudad Universitaria, especialmente con ocasión de haberse decretado la autonomía de esta Institución.

2.—Este organismo se constituiría en un gran campo de cuatro y medio millones de metros cuadrados, no muy distante de la Capital, por una serie de edificios y de servicios, en los que se concentraran todos los existentes hoy bajo la dependencia de la Universidad, más algunos otros que las exigencias modernas requieren.

3.—Para cubrir los gastos de la adquisición del terreno y de las obras que en general, se ejecuten, se han presupuestado diez millones de pesos.

4.—Calculado todo para una capacidad de catorce mil personas y que una mitad de ellas resida en la Capital, no conviene que la Ciudad Universitaria

quede instalada demasiado lejos, por lo que deben estudiarse las condiciones de situación topográfica y todas aquellas que se consideren más ventajosas para su ubicación, tanto con relación al presente como a un posible futuro.

COMENTARIOS AL TRABAJO ANTERIOR

A.—El señor Arquitecto Ignacio de la Barra, opina acerca del tema anterior que considera de gran trascendencia la realización de la idea. Recuerda las condiciones en que se ha proyectado la Ciudad Universitaria de Madrid, que a manera de una ciudad satélite, reúne las ventajas de ser independiente de la urbe, pero para la provisión de sus medios de vida depende de aquélla, de la que distará unos veinte minutos. Así como la República del Perú, trata, igualmente, de mejorar sin limitaciones, la Universidad Limeña de San Marcos, así entre nosotros nada debe escatimarse para lograr la creación de la Ciudad Universitaria.

B.—El señor Ingeniero Mariano Motezuma opina que debe aceptarse la indicación del señor Rector de la Universidad, de que no estando compensado el trabajo del profesorado universitario con la remuneración que viene recibiendo y que será imposible modificar por un

tiempo largo todavía, se hace indispensable que el Centro Universitario quede ubicado en el Distrito Federal y por la circunstancia de su mejor situación topográfica en el rumbo W. o SW., en los lomeríos que se extienden entre las lomas de Chapultepec y las de San Angel.

C.—El señor Arquitecto Carlos Contreras, opina que la Universidad, de acuerdo con su historia y su tradición debe ser monumental, ligada estrechamente con la vida funcional de la Ciudad de México, pero que ni en los terrenos de Narvarte, ni en los de Huipulco, ni en el cerro de la Estrella, como opina el Sr. Ingeniero Felipe J. Sánchez, quedaría bien situada, por estar estos terrenos más o menos al nivel de la ciudad. Considera más ventajoso que se escoja alguno de los lomeríos comprendidos entre los Remedios y Tlalpan, hacia donde va creciendo la ciudad, sea en la loma

de San Isidro, en la de Becerra o del Cuernito, en Santa Fe, o bien en las próximas a San Angel. Entre ellas, todavía prefiere las de San Isidro, pues podría quedar ligada a la Capital, por una amplia calzada que vendría a ser la prolongación de las calles de las Artes, ofreciendo la ventaja también de su más fácil saneamiento, que se lograría aprovechando el agua almacenada en las Presas de San Joaquín y Tecamachalco. Expresa, además, que en un informe presentado al señor Rector, sugirió que fuera seleccionado un grupo de diez arquitectos, a fin de que estos presentarían sus puntos de vista propios; después de discutidos estos proyectos se volvieran a hacer otros nuevos, teniendo en consideración las observaciones hechas a los primeros, hasta llegar a la solución más acertada.

E. E. S.

Toda obra pública debe considerarse en su importancia intrínseca y en sus relaciones con las demás obras y con los servicios que tienen que satisfacer, debiendo formar parte de un amplio plan dentro del cual se pueda juzgar de su oportunidad y de la posibilidad de aportar su costo. Este plan debe formularlo una Comisión, como la Nacional de Planeación, que convendría restablecer, integrada por representantes de los organismos oficiales y particulares interesados en el progreso integral de México.

PROYECTO DE MEJORAS A DOS EDIFICIOS PUBLICOS CENTRICOS EN ESTA CAPITAL QUE REDUNDAN EN BENEFICIO DEL SERVICIO DE TRANSITO

In g . M A N U E L D E L A S O T A R I B A

RESUMEN

1.—En la 2a. calle de Allende, arteria de gran movimiento, donde el tránsito sufre un notable estrangulamiento, pues tiene que hacerse sobre la vía de tranvías, obligado por los carruajes de los señores diputados, dispuestos en batería a lo largo de la calle, se ocasionan al público las consiguientes molestias, peligros y pérdidas de tiempo.

2.—En la 2a. calle de Donceles, también de mucho tránsito, precisamente frente al "Teatro Iris", los camiones de transporte de la Beneficencia Pública, en sus constantes movimientos de entrada y salida, producen cierto malestar y aun en ocasiones algunos accidentes.

3.—Por ambas calles sufre la vía pública una invasión innecesaria por la escalinata que da acceso al pórtico de la Cámara, principalmente producida por una meseta intermedia que no tiene razón de ser en una escalinata de diez y seis peldaños.

4.—Es de alabarse la tendencia y el celo desplegado por los últimos Gobiernos de la República, a fin de construir los edificios públicos que se han necesitado o mejorar los ya existentes. En

edificios adecuados y bien acondicionados los servicios públicos necesariamente mejoran, contribuyendo al embellecimiento de la ciudad, al desenvolvimiento de las bellas artes, de muchas artes y oficios industriales y del comercio en general. Se tiene también la ventaja de proporcionar trabajo a mucha gente.

5.—Para uso del Poder Ejecutivo, es mucho lo que ya se ha realizado. Se ha proyectado la construcción del Palacio del Poder Judicial. En cuanto al Poder Legislativo, se ha abandonado por ahora, al menos, la idea de construcción de un palacio en la escala con que se había comenzado, demoliéndose su estructura metálica, excepto la parte central, para un monumento conmemorativo de la Revolución. Nada pues se ha hecho para mejorar las condiciones de las residencias de las partes integrantes de dicho poder.

La Cámara de Diputados, la de Senadores y la Contaduría Mayor de Hacienda, ocupan locales separados y distantes unos de otros, en vez de estar reunidos en un solo edificio, como debería ser. La Cámara de Diputados está instalada en un edificio adecuado, de cierta belleza, que aunque construido de carácter pro-

visional, significó un desembolso para la nación. Debe, pues, tratarse de aprovechar; con pequeñas obras de adaptación podrá corregirse y mejorar sus servicios.

El Senado de la República, está alojado en un edificio inadecuado a sus necesidades.

Por último, la Contaduría Mayor de Hacienda que está bajo la vigilancia inmediata de una comisión inspectora, se encuentra en condiciones también desventajosas.

Este acto de abandono solamente se explica por la esperanza que se tenía de ver concluido el Palacio Legislativo, cuya construcción fracasó.

6.—Por estas y otras consideraciones, el autor ha estudiado un proyecto, que solamente presenta en sus lineamientos generales.

7.—Las casas contiguas a la Cámara, que forman la esquina de las calles 2a. de Allende y 3a. República de Cuba, de poco valor comercial y ningún valor artístico, son de fácil adquisición, lo que permite la realización del proyecto para reunir en un solo edificio las tres dependencias mencionadas.

El basamento de la parte nueva del edificio, se destinará a lugar de espera de los carruajes de los representantes populares, con la ventaja de aborarlos a cubierto en tiempo de lluvias, y dejando la calle completamente expedita. En la esquina mencionada, un pórtico igual al de la Cámara de Diputados, dará acceso al Senado. Un motivo central conveniente marcará la entrada del edificio que también la tendrá por la calle de República de Cuba, estableciéndose la

circulación de esta última calle hacia la de Allende.

8.—Completa este proyecto la formación de dos plazoletas en los cruceros de la calle de Allende, con las de Donceles y República de Cuba; para lo cual se cortarán todas las esquinas con la misma amplitud que tiene el pancoupé de la Cámara. Con ellas se conseguiría buena perspectiva, facilidad en el tráfico, prestando además una gran utilidad los días de reunión solemne del Congreso General. No siendo de importancia los edificios afectados, la reforma es de poco costo.

9.—La realización de este proyecto sacará un costo de \$3.000,000.00 (TRES MILLONES DE PESOS); está pues, dentro de las posibilidades económicas actuales. Se logrará tener si no un palacio propiamente dicho, sí una residencia decorosa y apropiada para el Poder Legislativo.

10.—Por haber dirigido el autor de 1919 a 1925, la construcción del edificio de la Dirección General de la Beneficencia Pública, terminando y desarrollando el proyecto del señor Arquitecto Mac Gregor, puede afirmarse que el local de que dispone dicha institución, es insuficiente. Desde la época de su construcción se pensó en ampliarla; en su concepto dicha ampliación debe llevarse hasta la esquina que ocupa el montepío "Luz Saviñón", para instalar allí la proveeduría y efectuar el movimiento de sus camiones de transporte por el pancoupé respectivo, descomgestionando las calles de Donceles.

E. E. S.

DOS PROBLEMAS CONSTRUCTIVOS CONEXOS CON LA REPLANIFICACION DE LA CIUDAD DE MEXICO

I n g . J O S E A . C U E V A S

RESUMEN

1.—Los procedimientos de construcción en México, son, en general, inadecuados para su desarrollo. El autor expone la ventaja de las casas de madera o de estuco sobre malla metálica, muy usadas en otros países, y que no se construyen en México, indicando ese procedimiento, adaptado a nuestro clima y costumbres, permitiría al emplearse en México que se obtuvieran las mismas facilidades, que con él se han alcanzado en ciudades que tienden a desarrollarse rápidamente.

2.—Las ventajas que se obtendrían con su adopción consisten en que pueden hacerse, con prontitud y economía, construcciones ligeras y fáciles de ser demolidas, permitiendo con poco costo la adaptación de tales casas a nuevas exigencias, originadas por el cambio de su carácter de residencial en comercial. Además, pueden realizarse sin grandes dificultades las modificaciones que exige la replanificación de la Ciudad.

3.—La forma usual de cimentar las construcciones en la ciudad de México es defectuosa y deficiente. El autor analiza en esta segunda parte de su traba-

jo las consecuencias de la cimentación defectuosa de la ciudad de México, haciendo notar que además del mal aspecto que presentan las calles con sus edificios desnivelados, las propias construcciones sufren deformaciones y grietas que pueden llegar a ser ruinas.

4.—Se dificulta emplear la planta baja de edificios hundidos, en servicios en que es necesario contar con los niveles primitivos, ocasionándose perjuicios a las banquetas y atarjeas próximas, así como a las construcciones vecinas, y finalmente se encarecen los servicios municipales, puesto que a cada habitante corresponde pagar contribución por cortas superficies en una ciudad que cuenta con edificios de escasa altura, por no haberse resuelto el problema de la cimentación de edificios comerciales altos.

5.—Aconseja que se organicen dos comisiones: una para estudiar el problema de la cimentación adecuada para el subsuelo de México y otra destinada a investigar qué clase de materiales y qué procedimientos de construcción deben emplearse, para obtener edificios suficientemente resistentes y de máxima ligereza.

E. E. S.

EL PROBLEMA DE LA HABITACION EN LA CIUDAD DE MEXICO

A r q . C A R L O S T A R D I T I

RESUMEN

1.—Los habitantes de las ciudades modernas aspiran a contar con viviendas sanas y atractivas. Para evitar que subsistan las condiciones malas y deficientes de las habitaciones, especialmente las destinadas a la población obrera, es conveniente proporcionar a ésta, pronto y en condiciones de baratura y de higiene, un número suficiente de casas, de un tipo previamente estudiado en el que se fijen las exigencias mínimas que aquéllas deben satisfacer.

2.—El concepto más alto acerca de la función social de la habitación, es el de proporcionar hogares para asegurar un mejoramiento permanente de la colectividad, por lo que conviene expedir una reglamentación que impida crear y conservar condiciones de vida antihigiénicas.

3.—Mucho se puede lograr al hacer la planificación de las áreas suburbanas, fomentando y construyendo los tipos más atractivos de casa habitación. Urge desplegar las mayores energías y una labor perseverante para acabar con los barrios infectos y los cuartos miserables de casas de vecindad, en los que se está agotando gran parte de la población, constituyendo una vergüenza para el país y una amenaza para el resto de la ciudad.

4.—Resulta inútil abrir escuelas y bibliotecas y repartir folletos de educación higiénica mientras no se destruyan radicalmente el tugurio y la pocilga, causando pavor pensar que así vive cuando menos el 60% de la población. Hay que empezar por recoger una información lo más completa posible, en la que pueda basarse un programa razonable de mejoramiento y adoptar sistemas ya experimentados en otros países, pero, siempre adaptándolos a nuestras condiciones locales.

5.—Para lograr lo anterior, se necesita: 1o, una legislación que autorice la destrucción de casas y barrios declarados insalubres; 2o., una reglamentación para las exigencias mínimas que debe satisfacer una casa higiénica, y 3o., una ley para la construcción de habitaciones del tipo señalado, que se hagan con fondos del gobierno.

6.—La costumbre de dividir las manzanas en lotes, debe modificarse al hacer la reconstrucción de las barriadas.

La manzana deberá ser la unidad para los futuros edificios de habitación que se construyan, sustituyendo las viejas casas de vecindad por sistemas de apartamentos baratos o de vecindades con jardín.

7.—Uno de los más grandes defectos de nuestras casas de vecindad y de las habitaciones pobres consiste en el reducido número de piezas que forman cada vivienda. Como tipo más conveniente, debe predominar el de cinco cuartos con tres recámaras y además una pequeña azotehuela, sin que estos cuartos sean muy grandes, sino de moderadas dimensiones. Para que pronto sea un hecho la generalización del tipo señalado de la vivienda, deben empezarse a construir casas de acuerdo con ese tipo.

8.—En cuanto a la construcción de casas que se hagan con fondos públicos, se sugiere el estudio de una legislación que permita a la comunidad construir las casas que necesite, auxiliada por el gobierno en alguna de las siguientes cuatro formas: 1a., el Estado o la Ciudad compra los terrenos y construye las casas, alquilándolas después o encomendando su administración a alguna com-

pañía, o bien, vendiéndolas a los inquilinos a plazos largos y con facilidades de pago; 2a., el Estado presta dinero a compañías o sociedades cooperativas con un interés muy bajo; 3a., préstamos directos a los trabajadores con reembolsos en abonos fáciles, y 4a., exención de contribuciones a las casas que se construyan de acuerdo con un modelo y un costo fijados previamente. Para México convendría adoptar tal vez el segundo tipo. Se considera propicio el actual momento para implantar cualquier reforma.

9.—Propone: 1o., que se forme un comité de habitación que, colaborando con el Departamento de la Estadística Nacional, organice una investigación acerca de las condiciones en que se encuentran las habitaciones en los barrios de la ciudad; 2o., con esta información elaborar un programa para corregir los defectos más generalizados.

E. E. S.

LA TOPOGRAFIA DE MEXICO EN RELACION CON EL TRANSITO

Ing. ALEJANDRO MENDEZ ARMENDARIZ

RESUMEN

1.—Es un asunto de indiscutible y apremiante utilidad, estudiar las condiciones en que viene desarrollándose el tráfico comercial y los problemas de tránsito en la Ciudad de México.

2.—Si bien es cierto que conviene respetar algunos edificios de la ciudad

vieja, valiosos por la tradición que representan, es necesario sacrificar otros para ampliar determinadas calles y construir otras nuevas.

3.—Además de aplicar remedios de principio para realizar la descongestión del tránsito, que viene imponiéndose, es preciso proceder a transformar la ciudad, pues de otra manera sus condicio-

nes irán empeorando año por año. También conviene transformar los barrios, de acuerdo con el género de vida que predomina entre sus habitantes.

4.—Ya hacia el año de 1900 y cuando no se podría haber previsto un desarrollo tan intenso del tránsito, como es el que ha creado la multiplicación de los automóviles, se pensó, sin embargo, en la ejecución de varios proyectos de gran importancia para el futuro, que si algunos, cuando menos, se hubiesen ejecutado entonces, de mucho habrían servido en los tiempos actuales para facilitar la circulación.

5.—Entre esos proyectos estuvo el de prolongar el Paseo de la Reforma hacia el N.E., así como las calles ampliadas de San Miguel, hacia el Poniente hasta Balbuena; el de hacer desaparecer la cárcel de Belén por la prolongación de las calles de Revillagigedo hasta la colonia de los Doctores; prolongar la ampliación de Ramón Guzmán, entre Gómez Farías y las Estaciones; ampliar la de San Juan de Letrán iniciando los trabajos en el jardín del Salto del Agua, cuando se habían derribado las construcciones que ocupaban el terreno donde hoy se levanta el Cine Teresa; prolongar las calles de Matamoros al Oriente, hasta el parque de la Colonia Morelos; formar el bulevar de circunvalación (que hoy consideramos como primero).

6.—Observando el plano de distribución a la población, se nota que dos rumbos, uno entre las calles de Soto y Santa María la Redonda y otro en los alrededores del antiguo mercado de la Merced han sido absolutamente olvidados por los proyectistas.

7.—Algunos, han ideado también la prolongación de la Avenida Chapultepec, pasando frente al edificio de las Vizcaínas hasta desembocar en la Plaza de la Constitución. Otro eje debe ser el ya citado de Arcos de Belén y San Miguel hasta la Calzada de Balbuena y otro más el considerado, también, de San Juan de Letrán y Santa María la Redonda.

8.—Teniendo en cuenta los rumbos hacia donde se efectúa el movimiento más intenso de translación de las masas de población, deben exigirse comunicaciones del centro de la ciudad hacia esos rumbos, lo que nos hace pensar en que no bastando la arteria que va de la Avenida Hidalgo hasta la población de Tacuba, conviene crear otra continuando la arteria Capuchinas-Artes hasta las lomas del Poniente.

9.—Además de las grandes arterias señaladas en el interior de la ciudad, conviene complementar la red de circulación principal en el Distrito con la construcción de varios bulevares de circunvalación y al Norte del primero que sustituirá al lecho del antiguo cauce del Consulado, donde se construiría precisamente la estación terminal de ferrocarriles.

10.—Es preciso que se expidan leyes de planificación redactadas con amplitud de criterio y claridad de expresión, sin dejar lugar a interpretaciones ni a oportunidades que entorpezcan la labor de transformación más útil para la comunidad citadina, por la interposición de amparos judiciales, así es que no deben dejarse en ellas resquicios para que las autoridades cometan abusos.

11.—Será conveniente proceder a completar primeramente las obras que fueron iniciadas hace muchos años y que han quedado en suspenso, como la supresión del ancón que sobresale en la 1a. calle de Guerrero.

12.—Labor muy interesante viene siendo la de educar al público a que considere estas obras como labor preparatoria para emprender, en seguida, obras de mayor trascendencia.

13.—Pueden presentarse otras sugerencias diversas de las que se han emitido en el seno del Congreso, para resolver los problemas del tránsito. Tales son, la reglamentación que debe hacerse de las dimensiones máximas que se permitan a los vehículos, que se coordinen los servicios de las empresas de transportes existentes y se supriman los estacionamientos, aboliéndolos por completo en las calles del centro comercial, así como que sólo se permita la circulación de vehículos determinados a las horas de mayor tránsito en las arterias más congestionadas.

14.—Es urgente la formación de un programa de acción inmediata para la replanificación de la ciudad, antes de que se piense en comisionar a algunos expertos extranjeros que vengan a ocuparse de esta labor, que pueden y deben hacer los mexicanos.

* * *

Como fundamento de las proposiciones a que se refiere el trabajo anterior, se inserta en seguida un anexo que con-

tiene una copia del informe que rindió el autor en 1922, respecto al tránsito en el Distrito Federal.

1.—Después de hacer un análisis de las condiciones en que se hacía el tránsito en aquel año, teniendo en cuenta la distribución de la población, el número de vehículos registrados, la topografía de la ciudad en relación con el tránsito, la dificultad del establecimiento de rutas, tanto en la ciudad cuanto en las municipalidades, indica los medios que entonces pudieron haberse empleado para resolver el problema.

2.—Preveía, entonces, que la falta de vías de comunicación amplias y de trazos convenientes era ya una amenaza seria para el futuro. Que los problemas de mayor importancia, de no ser resueltos entonces, habrían de causar dificultades insuperables para los Gobiernos, principalmente por el incremento en el valor de la propiedad raíz y por las construcciones nuevas que se fuesen levantando, en las que antes eran sólo terrenos o si acaso hubo casas de muy corto valor, problema que ha venido complicándose en el transcurso del tiempo.

3.—Proponía además la revisión de las concesiones a la compañía de tranvías, para mejorar la circulación, cooperando con las autoridades municipales y federales.

E. E. S.

DECRETO EXPEDIDO POR EL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUERRERO REFERENTE A LA CONSERVACION DE LA CIUDAD DE TASCO (1)

“ENRIQUE R. MARTINEZ, Gobernador Substituto Constitucional del Estado Libre y Soberano de Guerrero, a sus habitantes, sabed:

Que por la Secretaría del H. Congreso del mismo, se me ha comunicado lo siguiente:

El H. XXVIII Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en nombre del pueblo que representa, ha tenido a bien expedir la siguiente:

LEY PARA LA CONSERVACION DE LA CIUDAD DE TASCO DE ALARCON, NUMERO 49.

Art. 1o.—Queda sujeta a las disposiciones de la presente Ley la Zona de la Ciudad de Tasco demarcada por los linderos siguientes: partiendo del punto

(1).—Por la importancia y el interés que revisten para la historia de la planificación en México, iniciamos en este número la publicación de los diversos decretos que han sido expedidos por autoridades de la República con la finalidad de sujetar a normas específicas los variados problemas que en esta materia se vienen presentando, en relación con la adopción de esta manifestación de progreso en nuestra patria. El decreto que ahora insertamos fué dado a conocer en el Primer Congreso Nacional de Planeación celebrado en enero de 1930.

conocido con el nombre de “LA GARITA”, en donde de la actual carretera a Acapulco sale la que conduce al cerro de la Cruz, se seguirá el trazo nuevo de la carretera hasta el punto denominado “CRUZ BLANCA”, donde dicho nuevo trazo se une con el actual. A partir de este punto se seguirá el trazo actual de la carretera hasta el arranque del camino construido en 1909 para unir la población de Tasco con la de Iguala. Continuará por este camino hasta la mojonera número 1 situada en la intersección de la línea de la cuneta izquierda del camino con una línea orientada de Norte a Sur que pase por la esquina más occidental de la casa de la señorita Isabel Aranda, la cual quedará comprendida dentro del perímetro que se limita. De tal esquina el límite de la Zona quedará marcado por el lindero quebrado, natural, que sigue en línea recta hasta la mojonera No. 2, situada a 50 metros al Oeste de la Cruz de la Torre del Templo del señor de Ojeda. Continuará, de dicha mojonera por el lindero natural definido por la topografía del terreno, hasta la mojonera número 3, colocada frente a la fábrica de la Iglesia de Guadalupe, en el circuito de la plaza que existe frente a esa Iglesia, de modo que toda la plaza quede en el interior del perímetro y se pueda tener acceso a ella

por el sendero de que a continuación se habla. De la mojonera número 3 seguirá el límite de la Zona por el sendero que conduce de la Iglesia de Guadalupe a la Garita que en primer término fué descrita.

Art. 2o.—Ninguna construcción podrá llevarse a cabo dentro de la Zona a que se refiere el artículo anterior, que no se encuentre de acuerdo con el estilo de construcción de la Ciudad. A este efecto, no podrá emprenderse ninguna obra nueva sin que se obtenga previamente la autorización escrita de la Junta de Vigilancia que establece el artículo 15 de esta Ley. La misma Junta fijará las bases a las cuales deberán sujetarse las construcciones y las hará saber a los vecinos que tengan interés en conocerlas.

Art. 3o.—Tampoco podrá llevarse a cabo obra alguna de reconstrucción, restauración o conservación que se encuentre en oposición con el carácter arquitectónico general de la Ciudad.

Art. 4o.—Los inmuebles cuya conservación presente un interés público desde el punto de vista de la Historia o del arte, se clasificarán, total o parcialmente como edificios históricos o artísticos. La clasificación surtirá sus efectos mediante la publicación en el Periódico Oficial, de un Decreto que autorizará al Gobernador del Estado, pero deberá notificarse previamente al propietario afectado, para que en el plazo de 15 días manifieste su conformidad o inconformidad con ella y, en su caso, presente las pruebas necesarias para demostrar que el inmueble no tiene la calidad artística o histórica que se le atribuye. Dichas pruebas se remitirán al Gobernador del Estado con un informe de la Junta de

Vigilancia para que resuelva si se decreta o no la clasificación.

Art. 5o.—En los Decretos de clasificación se cuidará de precisar el edificio o la parte de él que se considere con interés artístico o histórico. Todo Decreto de esta clase, se comunicará al encargado del Registro Público de la Propiedad, para que lo anote al margen de la inscripción de propiedad correspondiente.

Art. 6o.—Por virtud de la clasificación, el inmueble o parte de él, que se hubiere clasificado, no podrá ser destruído ni podrá hacerse de él un uso que perjudique su valor artístico o histórico. Tampoco podrá emprenderse en él ninguna restauración, reconstrucción, reparación ni modificación, sin obtener previamente la autorización por escrito de la Junta que establece la presente Ley.

Art. 7o.—Los efectos de la clasificación subsisten aunque el inmueble cambie de propietario. La persona que enajene un inmueble clasificado estará obligada a hacer saber su situación legal al adquirente. Tanto éste, como el enajenante deberán dar aviso a la Junta de Vigilancia, de la operación efectuada, dentro del plazo de 15 días.

Art. 8o.—Si las condiciones de un edificio clasificado son tales que corran peligro, su estabilidad o su interés artístico, la Junta requerirá al propietario para que ejecute las obras necesarias para su conservación. Si no pudiese o no quisiere hacerlas, la Junta podrá llevarlas a cabo por cuenta de él y, al efecto, podrá ocupar la parte del edificio que se necesite para su ejecución. El propietario tendrá derecho a que se le indemnice por los daños y perjuicios que le cause la privación del uso del todo o parte de su propiedad. La indemnización

se calculará por la Junta antes de proceder a la ocupación y se cubrirá mensualmente mientras ésta dure. Terminadas las obras, la Junta tendrá acción para recuperar las cantidades que hubiere erogado, pero si el propietario fuese individuo de escasos recursos, dichas cantidades podrán ser condonadas en todo o en parte.

Art. 9o.—También podrá la Junta llevar a cabo obras que tengan por objeto la restauración del edificio, a efecto de que recobre su aspecto primitivo pero será necesario, para ello, el consentimiento del propietario. La Junta podrá contribuir a esas obras con alguna cantidad, pero ésta no podrá ser mayor de aquélla con la cual contribuya el propietario.

Art. 10o.—Ninguna construcción nueva puede apoyarse en un edificio clasificado. Las servidumbres legales que puedan perjudicar a los edificios clasificados no les son aplicables. Ninguna servidumbre voluntaria puede establecerse sobre un inmueble clasificado sin el consentimiento de la Junta de Vigilancia.

Art. 11o.—Para que un inmueble clasificado deje de estarlo, deberá expedirse un decreto que así lo ordene. Dicho decreto deberá notificarse a los interesados y anotarse en el Registro Público de la Propiedad en la misma forma que el decreto de clasificación.

Art. 12o.—Dentro de la Zona a que se refiere esta Ley, no podrán establecerse garages, sitios de automóviles y expendios de gasolina y lubricantes, si no es con arreglo a las disposiciones que apruebe la Junta de Vigilancia para esta clase de establecimientos.

Art. 13o.—Ningún anuncio podrá fijarse fuera de los lugares que al efec-

to señale la Junta de Vigilancia. Solamente los establecimientos comerciales podrán instalar rótulos en los cuales se dé a conocer su nombre, giro, etc., pero, en todo caso, deberán someterse previamente a la aprobación de la repetida Junta.

Art. 14o.—Los hilos telegráficos, telefónicos y conductores de energía eléctrica, deberán colocarse en tal forma que sean lo menos visibles que sea posible. Con este objeto, la Junta promoverá lo necesario para que los alambres existentes sean reinstalados y no podrá hacerse instalación alguna en lo futuro, sin que antes se obtenga su aprobación.

Art. 15o.—Para desempeñar las funciones que se previenen en esta Ley, se establece una Junta que dependerá del Ejecutivo del Estado. Dicha Junta estará compuesta de una persona que designará el propio Ejecutivo y que hará las veces de Presidente; de otra que designe la Dirección de Bienes Nacionales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, del Inspector Local de Monumentos Artísticos y de otras dos que elegirán los tres anteriores y que deberán ser vecinos de Tasco. La Junta funcionará con asistencia de tres de sus miembros y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos de los presentes. En todo caso se procurará que uno de sus miembros, por lo menos, tenga el título de Arquitecto.

Art. 16o.—En los casos de los artículos segundo y sexto, la Junta tendrá facultad de impedir que se lleven a cabo las obras que se emprendan sin su autorización y para suspender, en todo tiempo, aquellas que haya autorizado, cuando se aparten de las bases aprobadas. También podrá exigir que se destruyan

dichas obras o que se modifiquen en la forma que estime conveniente.

Art. 17o.—En el caso a que se refiere el artículo 3o., podrá, igualmente, exigir que se destruyan las obras que se encuentren en manifiesta oposición con el carácter arquitectónico general de la Ciudad o que se les hagan las modificaciones necesarias para que se hallen de acuerdo con dicho carácter.

Art. 18o.—La Junta podrá ordenar la clausura de los establecimientos a que se refiere el artículo 12o., de esta Ley, cuando se aparten de las disposiciones que la misma establezca.

Art. 19o.—También estará facultada para exigir que se retiren los anuncios que se fijen en lugares distintos de los que se señalen para este objeto, así como los rótulos de establecimientos que se instalen sin su aprobación o que se aparten de las condiciones que apruebe.

Art. 20o.—Finalmente, podrá exigir que se retiren las instalaciones a que se refiere el artículo 14o., cuando se hagan sin su aprobación o que se reinstalen en la forma que considere conveniente.

Art. 21o.—Toda persona que destruya en todo o en parte un edificio clasificado, o haga de él un uso que perjudique su valor artístico o histórico, será castigada con tres a quince días de arresto o multa que no excederá de... \$500.00, o con ambas penas a la vez, a juicio del Juez.

Art. 22o.—Se considerarán como faltas y se castigarán administrativamente con multa que no exceda de \$100.00:

I.—Emprender cualquiera obra sin obtener previamente la autorización de la Junta de Vigilancia;

II.—Emprender una obra de restaura-

ción, reconstrucción, reparación o modificación, en un inmueble clasificado, sin la misma autorización;

III.—La falta del aviso a que se refiere el artículo 17o.;

IV.—El establecimiento de garages, sitios de automóviles, expendios de gasolina o de lubricantes, sin ajustarse a las condiciones que exige la Junta;

V.—La fijación de anuncios en lugares distintos de los permitidos y la instalación de rótulos sin la aprobación de la Junta;

VI.—La colocación de alambres sin la aprobación de la repetida Junta.

La multa se impondrá por el Presidente Municipal, según la mayor o menor gravedad de la falta, las circunstancias que en ella concurran y las personales del infractor.

Art. 23o.—Las autoridades municipales deberán prestar a la Junta que establece la presente Ley, el auxilio necesario para el mejor desempeño de sus funciones.

Art. 24o.—Los miembros de la Junta no disfrutarán de remuneración por sus servicios. El Presupuesto anual de Egresos, deberá fijar las sumas que se destinan a cubrir sus gastos y a la ejecución de las obras de conservación y restauración a que se refieren los artículos 8o. y 9o. de esta Ley.

TRANSITORIOS:

Art. 1o.—La presente Ley comenzará a surtir sus efectos desde la fecha de su publicación en el "Periódico Oficial" del Estado.

Art. 2o.—Para los efectos de los artículos 8o. y 9o. de la presente Ley, se crea en el Presupuesto de Egresos del

Estado, por el tiempo que falta del presente año, la partida número 185 B., con la cantidad de \$5,000.00, con cargo a la cual se erogarán los gastos de instalación de la Junta a que se refiere el artículo 15 de la presente Ley.

Art. 3o.—El Ejecutivo del Estado reglamentará la presente Ley.

Dado en el Salón de Sesiones del H. Congreso del Estado, en Chilpancingo de los Bravos, a los seis días del mes de

junio de mil novecientos veintiocho.—Diputado Presidente, **Jesús I. Salgado**.—Diputado Secretario, **Rafael de la Barrera**.—Diputado Secretario, **Saturnino Martínez**.—Rúbricas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Chilpancingo, Gro., 8 de junio de 1928.
—**Enrique R. Martínez**.—El Secretario General, **P. Leyva, jr.**”

Con este número se distribuye el índice del tomo II, correspondiente a los años de 1933 y 1934.

El tomo III, comprenderá los números publicados que corresponden al año de 1935 y los que están en preparación correspondientes a 1936.

