

GRANDES PROYECTOS DE LA PLANEACIÓN MODERNA DE CIUDADES Y DE REGIONES. DE LAS TEORÍAS A LAS PRÁCTICAS

GERARDO G. SÁNCHEZ RUIZ¹

Resumen

La industrialización generó una nueva disciplina: la planeación moderna de ciudades, llamada también urbanismo, town planning, städtebau, arte cívico, etcétera, y siguiendo procesos de análisis, reflexión evolucionó de simples proyectos higienizadores a planes regionales como el *Greater London Plan 1944*, sustentando la modernidad que discurre entre los siglos XIX y XX. Pero pese a los logros —principalmente en países desarrollados— y sin hacer análisis serios de sus bases teóricas, metodológicas y hasta jurídicas, en algunos sectores particularmente académicos, se generó la idea de aquellos eran “simples planos”, desaprovechando lo positivo de sus experiencias.

Palabras clave: industrialización, planeación moderna, planes, planos, ciudades, regiones.

Abstract

Industrialization created a new subject: modern city planning, also known as urbanism, town planning, städtebau, civic art, etc., and following processes of analysis and reflection, it evolved from simple cleaning projects to regional plans such as the *Greater London Plan 1944*, supporting modernity manifest between the 19th and the 20th centuries. Despite the achievements —on developed countries mainly— and without making serious analysis about their theoretical, methodological and even legal basis, in some particularly academic sectors, such projects were seen as “simple maps”, not taking into account the benefit with the experience of it.

Key words: industrialization, modern planning, plans, maps, cities, regions.

1 Universidad Autónoma Metropolitana Azcapzalco: rigoletito@prodigy.net.mx

Una de las falsas ideas que la historia y la crítica en cuestiones urbanas aplicó a la planeación moderna de ciudades, fue referir a cuando se intentaba atender, renovar, intervenir o modificar ciudades a través de algún proyecto: como la aplicación de meros “planos” (Ceceña, 1982: 52-58), donde según esos críticos no se atendían cuestiones sociales y económicas. Sin lugar a dudas aquí privaron prejuicios y por supuesto la falta de conocimiento respecto a la manera en que se elabora un plano, pues como bien sostenía Daniel Burnham en su *Plan of Chicago* (1909), los planos son *la síntesis gráfica de todos los estudios sociales y económicos requeridos para la elaboración de un plan*.

Hubo un punto de partida de la planeación moderna, los efectos de la industrialización en los territorios que indujo a la construcción de la nueva disciplina, cuyos primeros pasos se dieron en Francia y Alemania para extenderse a Inglaterra, Estados Unidos y de ahí a otros países como México. Así en una condición donde se combinaron análisis, teorías y métodos, a lo largo del mundo se generaron una multitud de proyectos que al aplicarse dieron paso a intervenciones en ciudades muchas de ellas exitosas, otras no; sin embargo mostraron las posibilidades de la nueva disciplina en problemas territoriales, lo anterior si se considera a que no obstante no aplicarse totalmente sus postulados, sustentaron las formas de expansión en el siglo XX sobre todo de países altamente desarrollados.

En esa vía, el interés de este escrito es mostrar algunos trabajos de planeación generados a lo largo de la primera mitad del siglo XX, los cuales por el contexto social que los rodeó, la filosofía que los inspiró y la manera en que se ejecutaron, de una o de otra manera influyeron en el desarrollo de las ciudades y regiones en el interior y exterior de los países involucrados. Esos planes son: la *Ciudad Jardín de Letchworth* (1903) de Barry Parker y Raymond Unwin, el *Plan of Chicago* de Daniel Burnham y Edward H. Bennett, el *Regional Plan of New York and its Environs* (1929) de Thomas Adams, el *Plano Regulador del Distrito Federal de 1933* de Carlos Contreras, y el *Greater London Plan 1944* dirigido por Patrick Abercrombie.

1. El contexto: el Movimiento de la Planeación Moderna de Ciudades.

Las condiciones y los problemas resentidos por las ciudades de los países que fueron insertándose en la industrialización, exigieron de sus sociedades y gobernantes, la estructuración de un conjunto de medidas para atender cuestiones de insalubridad, lentitud en desplazamientos, aglomeramientos al incrementarse actividades, enrarecimiento del medio ambiente, quebranto arquitectónico, destrucción de centros históricos, etcétera. Y si en un principio esos problemas generaron acciones puntuales como la introducción de sistemas de drenaje y agua potable, conducción de energía, construcción de puentes, pavimentación de calles, etcétera; la ampliación de los procesos exigieron

reflexiones y acciones más amplias, generándose las consecuentes reflexiones teóricas y metodológicas, con lo que se elevó el nivel de conocimiento respecto a la dinámica de las ciudades, el carácter de sus actividades, las formas de expansión, las relaciones establecidas en su interior y con el exterior, etcétera (Ashwort, 1972).

Entonces, la manera de percibir a las ciudades y los esfuerzos por atenderlas, llevó a la creación de una nueva disciplina que se fue fundamentando desde los planteamientos de Hussman para París, la intervención de una denominada Escuela Alemana de la Planeación de Ciudades, junto a las aportaciones principalmente de profesionales ingleses, norteamericanos y franceses, gestándose desde fines del siglo XIX el Movimiento de la Planeación Moderna de Ciudades (MPMC) (Nolen, 1919), que influenció la transformación de cientos de ciudades y de regiones a lo largo del mundo y cuyos postulados alcanzaron a México.

Ese desenvolvimiento logró consolidar perspectivas y ámbitos de acción la *Planeación Moderna de Ciudades*, desarrollándose: 1) De obras impulsadas por entes individuales, a obras que resultaban de una amplia participación de las comunidades, donde debe aceptarse, los mayores beneficios recayeron en los grupos sociales más activos o definitivamente los de mayor poder político y/o económico. 2) De la reducida participación de un *Estado Liberal* que dejaba hacer pero que por sus características no podía conducir los trabajos de una actividad necesariamente colectiva, a la amplia participación de un denominado *Estado Interventor* que podía controlar un mayor número de elementos en los procesos. 3) De los comités de mejoras en las ciudades formados por simples ciudadanos o empresarios, a los consejos de planeación o ministerios de planeación donde participaban cámaras industriales, de comercio, asociaciones, etcétera. 4) De los casi esquemas para corrección o ensanchamiento de las ciudades —“los planos”—, a *planes* sustentados en amplios estudios sociales, económicos, técnicos y legales, y. 5) De los planes realizados sólo para atender la expansión de las ciudades, a los planes que fueron adquiriendo caracteres regionales y nacionales; y donde en algunos de ellos, variables sobresalientes eran las económicas y las sociales.

Ese *Movimiento* en distintos momentos y con diferentes perspectivas concentró ideas y proyectos de profesionales como Ildefonso Cerdà, Reinhard Baumeister, Joseph Stübben, Camillo Sitte, Ebenezer Howard, Raymond Unwin, Arturo Soria y Mata, A. E. Brinckmann, Frederick Law Olmsted, Charles M. Robinson, Daniel Burnham, Eugène Hénard, Patrick Geddes, Nelson P. Lewis, John Nolen, Carlos Contreras, Werner Hegemann, Edward H. Bennett, Thomas Adams, Patrick Abercrombie y otros (Cfr. Royal, 1911 y Hegemann, 1938). Y proyectos como: el Plan para el Ensanche de Barcelona (1859); planes para Colonia, Düsseldorf, Frankfurt y Munich al finalizar el siglo XIX; *Ciudades Jardín* como las de Letchworth y Welwyn (1921) en Inglaterra y, Yorkshp

Village (1919) y Radburn Village (1929) en New Jersey en Estados Unidos. A la vez que trabajos de gran envergadura como: el Plan para el Gran Berlín probablemente de 1906, el Plan de Chicago (1908), el Plan para Cambera (1911), el Plan de Róterdam (1914), la Primera Ciudad Jardín (1925) y los proyectos de las Ciudades Agrícolas (1926) en México, el Plan Regional de New York y sus Alrededores (1929), el Plan para la Región de los Ángeles (1930) y el Plan para el Gran Londres (1944) (Ver Hegemann, 1938 y Abercrombie, 1944).

La Ciudad Jardín de Letchworth en Inglaterra

En ese contexto, Letchworth (1903) conjuntó las primeras ideas de ese MPMC y en particular las de Ebenezer Howard en *Tomorrow: a Peaceful Path to Social Reform* (1898). Howard conjuntó recursos y posibilidades para concretar el proyecto; a la vez, inició un periodo importante en el desarrollo de la disciplina, pues su concepción y realización, influyó no sólo en proyectos para Inglaterra, sino en todo el mundo, con distintas modalidades desde ciudades satélite hasta fraccionamientos, contribuyendo a la expansión de ese MPMC.

C. B. Purdom en *The building of satellite Towns* (1949), apunta que el concepto de planeación moderna de ciudades —town planning— se generalizó en el mundo a partir de la experiencia de Letchworth, señalando que el *town planning* no existía en Inglaterra, y que uno de los antecedentes habían sido expuestos por T. C. Horsfall un reformador social “amigo de John Ruskin” en *The example of Germany*, donde había traducido *Städtebau* como *building plan* (Purdom, 1949:40-41). Es de ello que C. B. Purdom en su texto señaló que el plan para la ciudad de Letchworth, siempre tendría una especial significación por ser “la primera tentativa a gran escala, por expresar las ideas y la práctica de la planeación de ciudades del siglo XX” (Purdom, 1949:86).

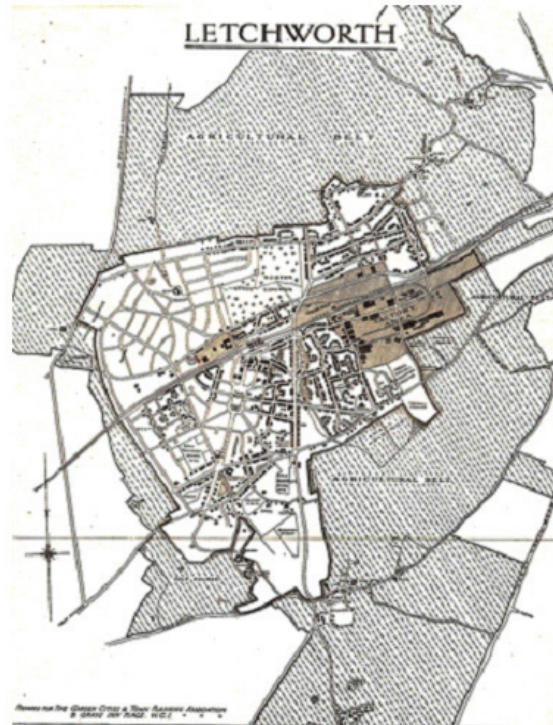
Letchworth fue concebida con la perspectiva de generar un pueblo que funcionara como “un organismo”, en el que la agricultura e industria se asociaran y, donde no sólo se cubrieran las demandas de espacios, sino se pasara a nuevos procesos de valorización de la tierra al incorporar zonas agrícolas a la dinámica industrial. Para justificarla y atraer habitantes se emitió un manifiesto —tal vez de Howard—, que entre otras situaciones se apuntaba:

El proyecto de ciudad jardín no es meramente una idea estética para proveer jardines. Es un esfuerzo para asegurar justicia a la gente por medios institucionales, mediante la desviación del incremento del valor atado a la tierra y en los bolsillos de aquellos que crean ese valor [...]. No es un sueño utópico, encantador en teoría pero impracticable en la aplicación [...]. Es un esfuerzo para dirigir y acelerar la migración que ya ha empezado en una muy extensa escala en todas las partes del campo (cit en Purdom, 1949:52).

Letchworth se formó a partir de un capital de 300,000 libras, un terreno de 3,818 acres —incrementado después a 4,500— en Hertfordshire, a 140 millas de Londres, para una población que fluctuaría entre 30,000 y 35,000 habitan-

tes y con un proyecto de Barry Parker y Raymond Unwin. El Plan concretó un sugerente trazo de calles y avenidas, introducción de drenaje y agua potable, emplazamiento de fábricas, tiendas, vivienda, un área central y un “cinturón” agrícola.

Figura 1 La ciudad de Letchworth por Parker & Unwin (Purdom, 1921)



Posterior a definir el plan y, con el fin de dirigir la construcción y armonía estética, la *First Garden City Ltd*, distribuyó un folleto —de acuerdo a Purdom, preparado por Unwin—, que se dirigió a personas interesadas en construir en Letchworth, donde se establecía:

“En los planes se propondrán: (a) Las áreas dentro de las cuales las casas podrán ser erigidas y los límites de la tierra pretendidos para jardines frontales, para tráfico o para propósitos de recreación. (b) Cualquier provisión a la altura de los edificios, la extensión a la que las construcciones será permitidas, y a las que se sujetarán los edificios erigidos detrás de los edificios principales” (Purdom, 1949:91).

Indefectiblemente, el proyecto no se desarrolló totalmente como lo planteó Howard y como lo preveía la compañía promotora, ya que desde el principio

el proyecto fue presentando alteraciones particularmente porque los constructores que hicieron su área de negocios a esta ciudad, no hacían caso a las recomendaciones de la compañía. Pese a ello se mantuvo una cierta unidad en lo construido, destacando en el conjunto: el centro de negocios, los edificios municipales, las viviendas para diferentes sectores, las iglesias, la biblioteca, el museo, las grandes vías de comunicación y por supuesto la estación de tren para comunicar a la nueva ciudad con Londres.²

Cabe apuntar que para 1921, Letchworth tenía 10,313 habitantes, alojaba industrias de diferentes campos de la ingeniería, de impresión, confección de corsés y otros, proporcionando empleos a gente de ciudad y zonas alejadas. Por supuesto, en términos de la filosofía manejada en su concepción, la ciudad fue un éxito, al grado de influir en la formación de asociaciones que se colocaron el apéndice de ciudad jardín en distintas partes del mundo; promoviéndose —aún desconociendo postulados de Howard—, diferentes modalidades de la ciudad jardín, muchas de ellas con un manejo puramente especulativo. Además, la experiencia llevó a proyectos más estructurados como “El Gran Londres” de Arthur Crow (1909) y, la formación de nuevas ciudades como *Garden city of Tergnier* (1920) en Francia y *Welwyn* (1921) en Inglaterra. Proyectos que trascenderían en el mundo y por supuesto en América Latina, tal como lo atestiguan *Jardín América* del despacho Raymond Unwin y de Barry Parker en Sao Paulo (Almandoz, 2002), y la primera *Ciudad Jardín* que empezó a construirse —sin concretarse— en Orizaba en 1925 por el arquitecto José Luis Cuevas Pietrasanta y las ciudades agrícolas en Pabellón y en el Proyecto Mante (1926) (Sánchez, 2002).

El *Plan of Chicago* de Daniel Burnham y Edward H. Bennett

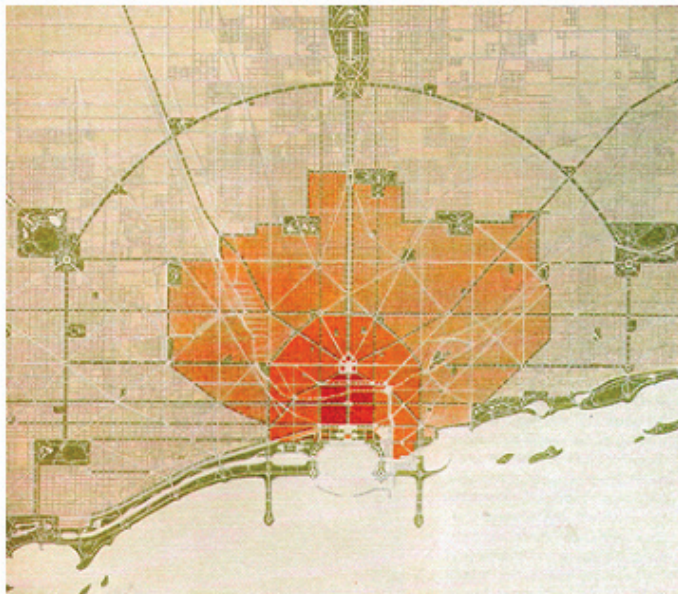
El *Plan of Chicago* (1909), fue uno de los primeros grandes esfuerzos por agrupar intereses de grupos económicos alrededor de una serie de propuestas para refuncionalizar una de las ciudades más dinámicas de Norteamérica. Elaborado por Daniel Burnham y Edward H. Bennett, el plan se mostró como corolario de trabajos por Burnham, como los planes para San Francisco (1904) y Manila (1905); a la vez de presentar, una estructura con un amplio análisis de las condiciones físicas y sociales, aunado a una serie de esquemas con los que se pretendía conducir el desarrollo de la ciudad.

El documento contenía como capítulos: I. Origen del Plan de Chicago. II. Planeación de ciudades en la antigüedad y en tiempos modernos. III. Chicago, la metrópoli del medio oeste. IV. El sistema de parques de Chicago. V. Trans-

2 El mismo Purdom resaltó en el desarrollo de Letchworth, la participación de arquitectos como: Raymond Unwin, Barry Parker, H. N. Baillie Scout, Charles Spooner, Halsey Ricardo, Geoffrey Lucas, C. Harrison Townsend, Allen Foxley, C. M. Crickmer, H. Clapham Lander, Bennet & Bidwell, C. H. Hignett, P. Morley Morder, L. H. Shattock, J. C. Tickle y R. B. Hall (Purdom, 1949).

portación. VI. Calles de la ciudad. VII. El corazón de Chicago. VIII. El Plan de Chicago, y un Apéndice denominado: Aspectos Legales del Plan de Chicago. Para lo que interesa destacar en esta semblanza y en una lógica de exposición, se destacarán primero la justificación y los antecedentes abordados en el capítulo I y II; y después se ofrecerá la estructura real del Plan registrado en el capítulo VIII, para finalmente, destacar las particularidades del plan situación que fue abordada entre los capítulos III y VII.

Figura2. El Plan de Chicago de Burnham y Bennett (Burnham, 1993)



En el Capítulo I, Burnham y Bennett, apuntaban que la tendencia de la humanidad a concentrarse en las ciudades era una de las características de los tiempos modernos que motivaba prosperidad, deseos de vivir y una mayor actividad de la gente que hacía su vida en éstas; no obstante apuntaban que la sobrepoblación, el comercio y el tráfico, inhibían sus funciones vitales. En esa vía señalaban a Chicago como una urbe dominada por el caos, por lo que consideraban indispensable la elaboración de un Plan que disminuyera ese caos, considerara futuras situaciones y contara con el apoyo en particular de los hombres de negocios.

Dado ese preámbulo, se definieron las características del Plan: 1) Hacer un estudio cuidadoso de las condiciones físicas de Chicago, 2) Descubrir cuáles de esas condiciones podrían mejorarse, 3) *Exponer las conclusiones a las que se*

había llegado haciendo uso de dibujos y textos. De modo que como esencia del plan, esos pioneros de la disciplina señalaban lo siguiente:

"La creación del acuerdo ideal, es que cada uno de quienes viven aquí sean lo mejor situados en sus negocios y sus actividades sociales. En traer las mejores facilidades de carga y pasaje, con lo que comerciantes y manufactureros son ayudados. Establecer un completo sistema de parques y parques-vía, con lo que la vida del asalariado y su familia se vuelve más saludable y placentera [...]. No es solamente orgullo cívico: es la constante y gradual determinación de traer las mejores condiciones de vida de la ciudad y a toda la gente" (Burnham, 1993:8).

Figura 3. Lo funcional y lo artístico en el Plan de Chicago (Royal, 1911)



En el Capítulo II se hizo un trabajo de síntesis de los senderos seguidos por la planeación en Europa y Norteamérica donde otorgaron amplio crédito a lo realizado por los alemanes, además de resaltar aspectos positivos de planes como el de Washington, Cleveland, Baltimore, New York, Kansas,

Boston, Philadelphia, Manila y San Francisco; entre esos aspectos destacaban la readecuación de espacios para facilitar actividades, junto a la cuestión de la belleza.³

El capítulo III, fue un recuento histórico de la evolución de la ciudad de Chicago, donde destacaron situaciones como el rápido crecimiento poblacional, las formas de expansión, y su localización estratégica por estar en la zona de lagos y ser puerto del Lago Michigan, particularidades que habían definido su carácter comercial e industrial y su consecuente importancia para la economía de Estados Unidos. Destacaban vicisitudes afrontadas por la ciudad tales como el gran incendio de 1871, que había permitido la reconstrucción de la parte central en su traza y la homogeneización de sus edificaciones, y de donde se había derivado el entendimiento entre los habitantes y grupos empresariales, de que había que invertir dinero en la planeación.

De igual modo resaltaban los días en que circulaban los trenes de vapor y para esos años los movidos por electricidad, las peculiaridades que ofrecía la creciente expansión, el continuo incremento de automóviles y, las distancias entre el distrito de negocios y las zonas suburbanas, situación que de acuerdo a ellos, delineaba un “satisfactorio método” de alinear autopistas en paralelo con los ferrocarriles, además de estaciones convenientemente localizadas.

Dados esos antecedentes y esquema general del *Plan*, en el Capítulo VIII presentaba una conclusión general de los aspectos a ser considerados por el mismo, desarrollados a partir del Capítulo IV, esos aspectos se enlistaban de la siguiente manera:

“Primero. La mejora del frente del Lago. *Segundo.* La creación de un sistema de autopistas fuera de la ciudad. *Tercero.* La mejora de las terminales de ferrocarriles, y el desarrollo de un sistema completo de tracción para carga y pasajeros. *Cuarto.* La adquisición de un sistema exterior de parques, y de circuitos de parques-vía. *Cinco.* El arreglo sistemático de las calles y de las avenidas [...]. *Sexto.* El desarrollo de centros de vida intelectual y de administración cívica” (Burnham, 1993:121).

La orientación del plan se proyectaba en el sentido de agilizar actividades, no obstante era patente la preocupación respecto al medio ambiente en la ciudad, de ahí la insistencia en los sistemas de parques; pero además —como parte de las ideas de la época—, privaba la idea de que a partir de las transformaciones a calles y avenidas se obtendría un mayor “embellecimiento de la ciudad”, para lo cual se mostraban algunas perspectivas como apoyo al plan.

Justificaban las propuestas señalando: que “la mejoría del frente del Lago desde Winnetka a la línea de Indiana” era “una necesidad económica” a la vez que una cuestión de salud, en tanto ese frente se estaba convirtiendo en un basurero; que el sistema de autopistas interurbano podía realizarse muy

3 Recuérdese que Daniel Burnham era un destacado profesional inserto en The City Beautiful Movement de Estados Unidos (ver: Wilson, 1994).

económicamente, puesto que el noventa y cinco por ciento de los caminos necesarios ya existían; y que la sugerencia de construir líneas de entronque, derechos de vía, estaciones, y condiciones generales harían más fluida y amplia la circulación de mercancías y pasajeros. Aunado a esos aspectos, se insistía en controlar el valor del suelo en el centro, a partir de darle un tratamiento similar al dado a la tierra al promover los parques.

Por supuesto para la ejecución del Plan se apelaba al entendimiento de todos los sectores sociales que habitaban la ciudad en especial a los hombres de negocios y a la emisión de legislaciones que permitieran la realización de los trabajos. Fue de esa situación que una vez editado el Plan, la alcaldía estableció una *Comisión* formada por 328 miembros, además de publicar y distribuir 165 mil copias de un folleto de 93 páginas explicando las características del Plan (Garvin, 2002:213).

Siguiendo el trabajo de Burnham y Bennet, entre los capítulos IV y VII detallaron los aspectos de su Plan; y en el Capítulo IV. *El sistema de parques de Chicago*, recogieron inquietudes ya trabajadas por Frederick Low Olmsted para el mismo Chicago, las virtudes de los sistemas de parques construidos en Versalles, Viena, Berlín, Washington y Londres, y la manera en que desde 1839 se había venido instituyendo un sistema de parques en la ciudad para contrarrestar los efectos de ferrocarriles y fábricas. De ese modo el *Plan* apuntaba que la oportunidad de impulsar la formación de grandes parques en la inmediata vecindad de Chicago eran amplias, señalando como probables: al litoral de Lago Michigan desde Jackson Park a Wilmette, a Cook County, a los bosques de Peterson, Gibbs, el Chicago River, Glenview Golf Club, Harlem y a otros.

Respecto a los ulteriores efectos de esta parte del *Plan*, Alexander Garvin en *The american city, What Works and what doesn't* señala que durante los siguientes treinta años posterior a la fecha de aprobación del *Plan*, concretada en 1911, se habían gastado cientos de millones de dólares en rellenos, jardinería, carreteras, playas y servicios para la recreación lo largo de la costa del Lago Michigan, además:

"El Grant Park en el centro, se convirtió en la pieza central de su extraordinaria línea de parques. La parte sur, especialmente alrededor del Jackson Park, atrajo a pocos promotores quienes construyeron torres de apartamentos que capitalizaron los parques y las maravillosas vistas del lago. A lo largo de la porción norte, Lake Shore Drive, el impacto fue espectacular. Ahí los promotores crearon una costa de oro de edificios de apartamentos caros, rivalizando con la Quinta Avenida de New York" (Garvin, 2002:56).

En el Capítulo V. *Transportación*, considerando que en Chicago el uso de los ferrocarriles había sido determinante para su desarrollo y que en éstos privaba una relativa anarquía, se apuntaba la necesidad de evitar su expansión en el centro de la ciudad, a partir de alternativas para dinamizar el traslado de

carga; por lo que se planteaba generar una serie de circuitos para rodear Chicago y que incluirían como parte del sistema al tren subterráneo. Un primer circuito se establecía siguiendo la avenida Michigan, y las calles Canal, Dieciséis, y Kinzie; y el segundo abarcando la avenida Michigan, la calle Veintidós, la avenida Ashland y la avenida Chicago; con dos estaciones de pasajeros. En el Capítulo VI. *Calles de la ciudad*. Se hizo un diagnóstico de las calles existentes y de los problemas generados por el tráfico, para lo cual se propuso un complemento de calles radiales que partían del cruce de la calle del Congreso y de Halsted —el Centro Cívico—, mismas que eran atravesadas por un circuito donde las vías fundamentales eran las avenidas Archer, Milwaukee y South Park y Lake Shore Drive.

Finalmente, considerando la dinámica de expansión de la ciudad y los problemas de congestionamiento sufrido en el Distrito de Negocios, en el capítulo VII, apuntando que el corazón de Chicago se consideraba a la porción localizada entre la calle Halsted y el Lago y entre el río principal y la calle Doce, se hacía énfasis en lograr una unidad para lo cual proponían mejores relaciones y realzar edificios como el Museo, la Biblioteca, el Instituto de Arte y los edificios del Congreso.

El acucioso análisis de los problemas, la seriedad de las propuestas y el grado de convencimiento entre “los hombres de negocios”, permitió que la alcaldía de Chicago aprobara formalmente el *Plan*, el cual si bien no se aplicó en su totalidad, si impactó a la ciudad, de lo cual Alexander Marvin enfatiza:

“Esto fue un verdadero “gran plan” que incluyó: (1) más de 60,000 acres de parques, parques-vía y preservación de bosques, (2) un sistema regional de autopistas extendidas a más de 60 millas más allá del distrito de negocios, (3) un sistemático arreglo de arterias locales, incluyendo nuevos puentes atravesando avenidas, ensanchamiento de calles, y boulevares panorámicos, (4) 23 millas continuas de muelles, embarcaderos, lago, playa, parques desarrollados a lo largo del Lago Michigan, (5) limpieza y arreglos del Río Michigan, (6) un consolidado sistema de ferrocarriles para fletes y pasajeros, tránsito de masas y terminales, (7) la existencia de un grupo de nuevos edificios institucionales combinados con un centro cultural en expansión en Grant Park, y (8) un enorme centro cívico dominado por el city hall” (Garvin, 2002:512).

Por supuesto el plan se convirtió en una de las guías más sólidas para la elaboración de proyectos en otras partes de Estados Unidos y del mundo; a la vez convirtió a sus autores, en unos de los planificadores con mayor autoridad en la disciplina, de ahí las continuas referencias a su trabajo en textos de la época.⁴

4 Esta manera de ver las ciudades se acompañó: de una forma de construirlas, pues en esta región se venía desarrollando una tendencia importante en la arquitectura: la “Escuela de Chicago”, con exponentes como: William Le Baron Jenney, Louis H. Sullivan, Frank Lloyd Wright) y el mismo Daniel Burnham (Ver: Smith, 1996); y de una manera de conceptualizarlas pues motivó el surgimiento de

El *Regional Plan of New York and its Environs* de Thomas

Como antecedentes inmediatos del *Plan Regional* está la formación del *Comité del Plan Regional de New York y sus Alrededores* en 1922, formado por Charles Dyer Norton quien trabajó para Daniel Burnham en el Plan de Chicago y bajo los auspicios de la *Russell Sage Foundation*. Para dirigir esos estudios y propuestas, se contrató al experimentado planificador inglés Thomas Adams, quien había sido fundador y secretario de *The Garden City Association*; y para impulsarlos, se constituyó el “Comité de Ciudadanos Distinguidos”, que Charles Dyer Norton dirigió hasta su muerte, siendo posteriormente encabezado por Frederick A. Delano.

El Plan se conjuntó en 1929 abarcando 5,528 acres, veintidós condados y “cerca de quinientas áreas municipales” de los estados de New York, New Jersey y Connecticut y una población cercana a 10 millones de habitantes; por lo que aparte de la supervisión de los grupos empresariales, a lo largo de siete años que duraron los estudios, se exigió el trabajo de un grupo de “experimentados planificadores, sociólogos, economistas”, desligados relativamente de los órganos gubernamentales (Adams, 1935:122).

El Plan se agrupó en dos grandes apartados, el primero denominado *Estudios Regionales* incluía los siguientes temas: I. Principales factores económicos en crecimiento y orden metropolitanos. II. Población, valores de la tierra y gobierno. III. Tráfico en autopistas. IV. Tránsito y transportación. V. Recreación pública. VI. Edificios: usos y espacios relacionados con ellos. VII. Vecindario y planeación comunitaria, y. VIII. Condiciones físicas y servicios públicos. Y el segundo denominado *Plan regional* incluía como volúmenes: I. Plan regional gráfico. II. La edificación de la ciudad, a los que se agregó un juego de mapas donde se representaban de manera gráfica, las conclusiones sociales y económicas producto de los estudios.

En *Mastering a Metropolis. Planning the future of the New York Region* (1930), “una síntesis autorizada” y prologada por Frederick A. Delano, R. L. Duffus al hacer una relación de los estudios realizados, asentaba:

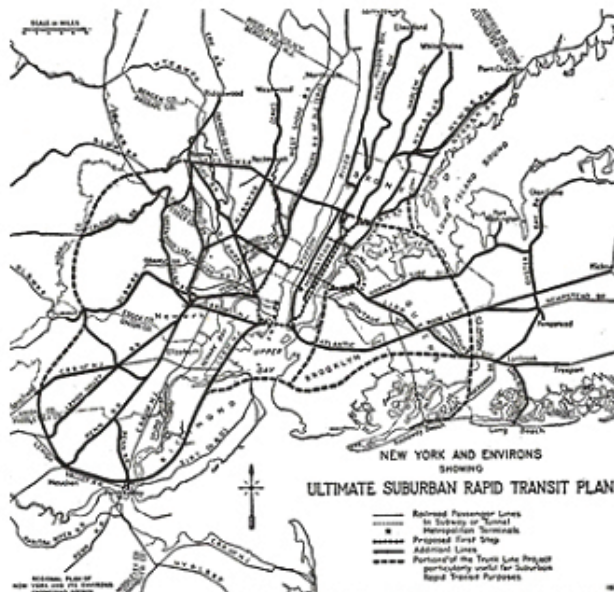
“El fallecido Charles D. Norton, padre del Plan Regional para Chicago, sugirió que esta área sería indicada por el dibujo de un círculo desde el City Hall el cual debería incluir: “The Atlantic Highlands y Princeton, las bellas colinas de Jersey atrás de Morristown y Tuxedo; el incomparable Hudson hasta Newburgh; los lagos y cumbreres de Westchester, más allá de Bridgeport, y todo Long Island” (Duffus, 1930.2).

Esa sugestión discutida y reelaborada por el grupo de especialistas condujo a la definición de la Región sobre la cual se ejercerían los trabajos de planea-

otra “Escuela de Chicago” pero de sociólogos, la cual a partir de la obra *The city* (1925) de Ernest Watson Burgués y Robert Ezra Park, generó una importante línea de análisis para el estudio de las ciudades con amplia influencia en el mundo (Ver: Burguess, 1964).

ción, la cual quedó conformada por veintidós condados los que al presentarse el Plan eran: New York, Bronx, Queens, Kinks, Richmond, Union, Essex, Hudson, Bergen, Rockland, Westchester, Fairfield, Nassau, Suffolk, Monmouth, Middlesex, Somerset, Morris, Passaic, Orange, Dutchess y Putnam.

Figura 4. Arterias en el Plan Regional de New York y sus alrededores (Duffus, 1930)



En los argumentos del Plan se decía que el crecimiento de New York había sido causado en gran parte por migraciones de Europa y aún de los Estados Unidos, de tal manera que entre 1890 y 1920, uno de cada cinco neoyorkinos había nacido de padres nativos, dos de padres foráneos y dos habían nacido fuera de New York. Se hacía el señalamiento de que mientras en el conjunto de los Estados Unidos la población urbana —considerada aquella en grupos mayores de 2,500 habitantes—, se había incrementado entre 1900 y 1920 de 35.4 por ciento a 51.4; en el estado de New York de 1890 a 1920 esa población había crecido de 65.0 a 82.7 por ciento.

De manera que Duffus sostenía que New York como una ciudad moderna, se había convertido en un lugar donde el trabajo era un fin. Así, a la imposibilidad de hacer una relación a detalle de las “industrias y actividades” en las que se concentraban 10’000,000 de personas, en el *Plan* se hizo la siguiente referencia:

“Nosotros encontramos que aunque la manufactura está creciendo en la Región de New York, se está vaciando de sus centros viejos, en la realidad en 1922 había menos trabajadores de fábricas en la isla de Manhattan al sur de la calle 59, que en 1917. Los datos indican que había 460,463 en 1917 y 419,784 en 1922, no es un decline dramático, sino sorprendente en una ciudad que nos parece a la mayoría que está creciendo en todas las formas en todos los días. Pero si ampliamos nuestra zona industrial para abarcar un radio de 20 millas, la cual nos sigue dejando bien dentro de la Región de New York, encontramos que el número de trabajadores industriales en realidad se incrementó de 539,559 en 1917 a 661,960 en 1922” (Duffus, 1930:32).

Por supuesto y en una lógica que refleja la minuciosidad del trabajo con que se elaboró el Plan, se destacó que la diversidad industrial entre las que se destacaban: las manufacturas químicas, la confección de prendas, trabajos de metal, productos alimenticios, trabajos de madera, trabajos de imprenta, y manufacturas de tabaco; junto a las actividades que de ellas se derivaban a saber: las comerciales y las financieras. Estas condiciones prefiguraban vertiginosos cambios en los estilo de vida de los neoyorquinos y por tanto los satisfactores demandados.

En esa vía, el documento hacía una detallada relación de los lugares donde estaban instaladas esas y otras industrias, se describían algunos de los problemas que se enfrentaban, y por tanto, las carencias que debían subsanarse. Un caso era la manufactura de productos alimenticios, de los cuales, para mostrar la acuciosidad de los estudios realizados por el Plan, aquí se hará una síntesis del análisis de lo presentado del rubro, el cual así iniciaba:

“En una Región donde hay aproximadamente 10'000,000 de personas de las cuales la mayoría come tres veces al día, la manufactura de productos alimenticios es naturalmente importante. En 1922 esta industria empleó 82,472 trabajadores o cerca de dos tercios tanto como los atraídos por la industria textil. Como ha estado creciendo igual de rápido que la población, el número debe estar ahora pasados los 90,000. Se divide en clases que tienen poco en común excepto que todas proporcionan cosas para comer” (Duffus, 1930:45).

De ese modo el documento hizo una descripción de los aspectos importantes de la industria, señalando que en ésta la pastelería era fundamental y que había crecido notablemente al grado de concentrar la tercera parte de quienes trabajan en el ramo. Entendiendo que ese ramo estaba formado, por un lado por quienes hacían pan, pasteles y otros perecederos y que requerían de una rápida manufactura; y por otro, a los que hacían galletas, bollos, galletas saladas y otros pero que se podían almacenar por un relativo tiempo. Como sucedía con otras actividades, se apuntaba que en algunos casos, esta industria se desarrollaba en sótanos insalubres, y con ambientes nocivos para productos y trabajadores.

Esta manera de ir describiendo y analizando las actividades de la industria alimentaria fue reproducida al abordarse otras industrias, donde de igual

manera, se destacaban ramificaciones, trabajadores, establecimientos, nodos problemáticos, posibilidades de crecimiento y alternativas para su atención. Sin dudarlo, *lo plasmado no eran simples datos, significaban actividades, relaciones en y entre áreas y demandas de la ciudad*; de ahí la aseveración de que ninguna descripción de la ciudad y del trabajo, *“podía omitir las compras, ventas y usos financieros realizados por sus habitantes, en tanto las diferentes compras, ventas y usos definían las distintas clases de comodidades para aquellos”*.

En otra parte, el *Plan* destacaba espacios y relaciones entre edificios, en ese sentido se describía una ciudad con calles y avenidas que definían agrupamientos de almacenes, fábricas, edificios públicos, plazas, parques y las vías que los relacionaban; lo cual generaba una envolvente arquitectónica que manifestaba la manera en que los neoyorkinos asumían sus actividades. Es de ese modo que la parte dedicada a reconstruir la forma en que había crecido New York, concluía con una crítica a la manera en que se había venido concretando y por ende se insistía en la necesidad de llevar a otras partes porciones de actividades, de ahí la importancia que el *Plan* otorgó a las autopistas, parques-vía y ferrocarriles a las que se comparaba con las arterias del cuerpo humano, señalando que en tanto esas arterias funcionaran adecuadamente, la comunidad sería vigorosa (Duffus,1930:64).

Luego entonces, posterior a una breve relación histórica de la creación de calles y avenidas, se apuntaba que uno de los problemas más fuertes de las ciudades modernas era el tráfico y que los vehículos que circulaban en New York, tan sólo de 1919 a 1924, se había incrementado de 187,258 a 572,970; y que en la región, en los mismos años, el incremento había sido de 404,787 a 1'329,960 vehículos. Lo anterior de acuerdo a los argumentos vertidos en el *Plan*, mostraba no sólo cambios estadísticos sino modificaciones en los estilos de vida de los neoyorkinos; además de una tendencia a futuro la cual se preveía podía llegar a 3'150,000 para 1935 y a 6'720,000 para 1965 (Duffus,1930:66-67).

De manera que abordando las cuestiones de tráfico, se describían fenómenos como los acontecidos en la Isla de Manhattan donde se decía que para 1924, circulaban 204,750 automóviles en un día de negocios; además de los gestados entre Manhattan y New Jersey, y los extendidos a través del Hudson. Si bien se apuntaba que el tráfico iba en aumento, no se observaba como gran problema, no obstante se avizoraba un futuro que así se definía:

“Si nosotros dibujamos líneas sobre un mapa de la Región para representar el número de automóviles siguiendo las principales rutas fuera de la ciudad, hacia Bridgeport, Peekskill, Long Island, el Sur de New Jersey, y otros puntos, encontraremos que ellas permanecen todavía bastante flojas y desenvueltas. Si nosotros proyectamos similares líneas de acuerdo a las cargas estimadas en esas rutas para 1965, observaremos algo representando una masa adusta y violenta” (Duffus,1930:71).

Así, se hacía el señalamiento de que esa futura carga no podía ser canalizada con las autopistas y las calles existentes, y que por tanto, tenía que optarse por alternativas como la construcción de túneles o vías elevadas.

Otra condición registrada por el Plan, era el rápido crecimiento del tren subterráneo, el cual con su primera línea de Ann Street a la One Hundred y Forty Fifth Street había empezado a operar en 1904, para posteriormente en 1909 tener en operación cien millas de vías y para 1925 cerca de setecientas más. Ligado a este sistema estaba los ferrocarriles, del cual las dos grandes estaciones de Manhattan, esto era las de Pennsylvania y Grand Central, ya mostraban situaciones de preocupante congestionamiento.

Otro problema era el de la carga, de la cual la Región —de acuerdo al documento—, registraba ingresos anuales de 87'000,000 toneladas, y salida de 46'000,000, movimientos de los cuales 32.3 por ciento se situaban en Manhattan, 26.6 en New Jersey y State Island, 21.1 en Long Island, 0.6 en El Bronx, y 19.0 manejado en barcos; por lo que se planteaban sistemas de transferencia en los puertos y una mejor organización administrativa que ya estaba en curso. Indudablemente el diagnóstico y en consecuencia el pronóstico, mostraban el futuro de la Región en cuanto al movimiento de personas y de carga, pero además, los posibles elementos que se requerían para mantener el dinamismo de New York; de ello se entiende por qué en uno de los aspectos en que más se insistió fue en la cuestión de las calles, avenidas, autopistas, parques vía, túneles, puentes, etcétera.

Otras situaciones registradas por Duffus —consolidadas en la planeación moderna de ciudades—, eran las cuestiones del tiempo libre, la recreación y la vivienda. Respecto a las dos primeras y en una preocupación por la “vida saludable”, pese a destacar la existencia del Central Park y los parques del Bronx y de Brooklyn se ponderaban: el crecimiento de New York el cual había venido “devorando” amplios espacios, además de los obstáculos enfrentados por la ciudad para abrir áreas verdes. De manera que considerando que la ciudad sólo tenía el 5.5 por ciento de parques —un acre de parques por 600 habitantes—, se planteó el *aprovechamiento de los alrededores de la ciudad* —Queens, Richmond y el mismo Brooklyn— para adquirir suelo barato y destinarlo a parques; además de *impulsar una determinada legislación para proteger áreas aún no alcanzadas por la mancha urbana*, y generar áreas para descanso y juego.

Como en otras ciudades el problema de la vivienda era amplio, determinado por el permanente arribo de migrantes, éste discurría en dos vías, por presentarse un decaimiento de la zonas de vivienda en la isla, aunado al hecho de que muchas de éstas habían venido cayendo en situaciones deplorables; y por la movilidad de algunos sectores —que podían comprar una casa o un de-

partamento —, en tanto existía la propensión a cambiar su residencia a zonas aledañas como Brooklyn o El Bronx.

En esa vía se reflexionaba que muchas viviendas en Manhattan presentaban graves problemas de hacinamiento, insalubridad e incremento en las rentas,⁵ y que las nuevas zonas de residencia obligaban a la construcción de equipamiento e infraestructura; ese proceso de permanencia y de movilidad entre sectores, por supuesto estaba condicionado por situaciones sociales y culturales, de ahí la siguiente afirmación muy de carácter sociológico, donde se afirmaba:

“Hay al parecer, una tendencia de los habitantes de la Región de New York a organizarse ellos mismos de acuerdo a su edad, estado civil, número de niños, y temperamento personal. Personas solteras, personas casadas sin niños, y alguna gente de edad [...] que tienden a permanecer en los distritos congestionados. La familia normal, particularmente entre los grupos de “cuello-blanco”, se acomodan en los suburbios” (Duffus, 1930:93).

Ante esas necesidades se hizo la reflexión de que si la Región incluía 3'500,000 acres, de los cuales 25 por ciento se descontaban por ser ocupadas por calles, el 10 por parques, el 10 por industrias y el 5 por otros negocios; sobraban 1'750,000 acres; siguiendo la reflexión, si se consideraba un acre como suficiente para dar a 10 familias un lote, y la existencia de una población de 20 millones de personas o 5 millones de familias para 1965, la región requería sólo para ese futuro: 500,000 acres. Por supuesto, junto a esa posibilidad se planteaba la construcción de viviendas con mejores condiciones, mejor organizadas y con áreas verdes.

Esas y otras condiciones, en una consideración de largo plazo prefiguraron cuestiones de planeación y de construcción, involucrándose a zonas industriales, comerciales y financieras; destacando la definición de edificios para apartamentos —particularmente en Manhattan— y zonas residenciales en las periferias. Y pese a lo exhaustivo de los estudios, se hacía la siguiente reflexión:

“No podemos planear una metrópoli moderna como si fuera un trabajo completo de arte, porque hasta donde podemos ver, la ciudad nunca puede ser terminada. Lo mejor que podemos hacer es delinear grandes líneas a lo largo de las cuales los cambios, pueden natural y fácilmente tomar lugar” (Duffus, 1930:245-246).

Con ese contexto, el Plan delineó tres líneas de atención para edificaciones; 1) renovar las condiciones de edificios públicos y desarrollar mejoras públicas a gran escala; 2) planeación de secciones, cuadras y otras unidades por parte de las autoridades; y, 3) sugerencias para el tratamiento de edificios que serían construidos por grupos privados (Duffus, 1930:246). De ahí se derivaron

5 Ruffus apuntaba que en 1923, un periódico de New York había reportado casos donde hasta treinta personas, vivían en dos cuartos y en donde 6 niños dormían en una cama (Duffus, 1930:97).

propuestas de nuevos centros cívicos llamando a iniciar trabajos desde el City Hall Park removiendo la Post Office y la House Court; generar un gran centro alrededor de Queensborough Plaza en Queens y otro para El Bronx; impulsar un nuevo centro de transportación y nuevas terminales de ferrocarriles en Mott Haven, en Sunnyside y en Newark; y nuevos desarrollos en Times Square.

Como se anotaba, todos esos estudios se condensaron en los esquemas presentados por el *Plan Regional* y fueron presentados a las autoridades y grupos interesados de New York, New Jersey y Connecticut, quienes los aprobaron; de manera que su ejecución se encargó a una denominada *Asociación del Plan Regional*, la cual al ser establecida con carácter de permanente, se le otorgaron facultades para realizar otros estudios y las modificaciones que requirieran su ejecución.

Como había sucedido con otros planes, el *Regional de Nueva York y sus Alrededores* enfrentó la crítica de otros especialistas y de la avasallante realidad, una provino de Lewis Mumford, al considerarlo un “revoltijo” de contenidos los cuales finalmente —según afirmaba—, tendían “a favorecer la situación central de Manhattan y no planteaban nuevas situaciones” (cit. en Hall, 1996:168). Dada esa crítica, Thomas Adams hizo una réplica a Mumford, en la que señalaba:

“Este es el principal aspecto en el que el señor Mumford y yo, y también el señor Mumford y Guedes, diferimos. Se trata de saber si queremos permanecer inactivos mientras seguimos ablando de ideales o si tratamos de avanzar y de realizar el mayor número posible de ellos, en una sociedad que es imperfecta y que sólo es capaz de dar soluciones imperfectas a sus problemas” (cit. en Hall, 1996:168).

Por supuesto, Adams criticaba una tendencia que empezaba a generalizarse en particular entre científicos sociales: se criticaba, pero no se asumía la práctica transformadora tan requerida por las ciudades.⁶ Pese a las críticas, el mismo Thomas Adams destacando algunas de las acciones derivadas de la puesta en práctica del *Plan*, señalaba que cuatro años después de haber concluido los trabajos del *Plan*, la *Asociación del Plan Regional* había publicado un reporte que mostraba que muchas de las propuestas para caminos autopistas, puentes y parques estaban siendo llevadas a la práctica, o en su caso, habían sido aprobadas para su ejecución. En ese sentido, Harvey A. Cantor destacando la trascendencia del *Plan* y señalando algunos de sus puntos endebles, apuntaba:

“Aparte del tamaño del proyecto, su significado para la historia de la planeación

6 Carlos Marx en la onceava tesis que hizo sobre Feuerbach en 1845, señalaba: “Los filósofos no han hecho más que *interpretar* de diversos modos el mundo, pero de lo que se trata es de *transformarlo*” (cursivas del autor) (Marx, 1973:10).

urbana puede ser visto en muchas otras maneras importantes. Primero, aceptando la perspectiva de crecimiento continuo del área de New York, el Plan Regional se identificó como ayudante de una congestión urbana más lejana. [...] al adoptar esta estrategia, el Plan regional perdió una oportunidad de oro para convertirse en instrumento para el "crecimiento balanceado" que defendía y, ganó la antipatía eterna de críticos como Lewis Mumford. Segundo, situando un énfasis primario en el automóvil privado como los principales medios de transportación del área, la masa de tránsito fue relegada a un papel secundario. [...] en este aspecto tuvo enormes consecuencias para el desarrollo del área de New York. Tercero, concentrado en área geográfica tan grande el plan fue un pronto promotor del concepto de regionalismo, y su impacto se sintió en toda la nación" (Kantor, 1983:192)

El Plano Regulador para el Distrito Federal 1933 de Carlos Contreras

Este *Plano*, que en una condición actual podría considerarse un *verdadero Plan*, fue elaborado por el arquitecto Carlos Contreras a partir de la *Comisión de Programa* de la *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, y el apoyo de José Luis Cuevas, Juan Legarreta, José López Moctezuma, Silvano Palafox, Vicente Urquiaga, Mauricio Campos, José Albarrán, Salvador Medina, Justino Fernández.⁷ Como producto del *Movimiento de la Planeación Moderna de Ciudades*, el *Plano* guarda relación con las condiciones del ámbito, pero además, con las condiciones que sobre la disciplina se construían en México desde mediados de los años veinte. Esas condiciones habían partido, del planteamiento que hizo Contreras en *La Planificación de la República Mexicana* (1925); de la formación del *Comité del Plano Regional de la Ciudad de México y sus Alrededores* (1928) y de una Comisión de Planificación del Distrito Federal; del impulso a leyes como la *Ley sobre Planeación General de la República* (1930) y la *Ley de Planificación y Zonificación de los Territorios de Baja California y el Distrito Federal* (1933); y por supuesto, de las demandas de los ciudadanos.

La estructura del *Plano* incluía: I. Población. II. Zonificación. III. Sistema circulatorio y medios de transporte. IV. Sistema de parques, jardines, campos de juego, estadios, reservas forestales, cementerios y parques conmemorativos. V. Servicios municipales. VI. La casa-habitación. VII. Recreación. VIII. Arquitectura. IX. Financiamiento; X. Legislación. y Conclusiones (Contreras, 1933). El plano abordaba cuestiones de índole histórico, legal y estadístico, que destacaban el hecho de ser el Distrito Federal la parte principal del Valle de México y el núcleo poblado más importante de la República Mexicana por pasar

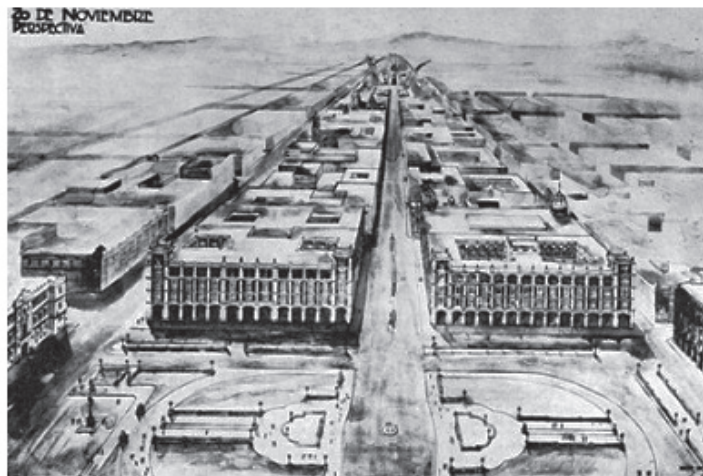
⁷ Werner Hegemann un destacado planificador Alemán, prosiguiendo los trabajos iniciados en *Civic Art* (1922), en *City planning housing, a graphic review of civic art 1922-1937* (1938), junto con los Conjuntos Obreros proyectados en la ciudad de México por el arquitecto Juan Legarreta en 1933, incluyó como trabajos de planeación de ciudades realizados en el mundo, al *Plano Regulador del Distrito Federal 1933* (Hegemann, 1938:18).

las vías de mayor circulación en el país, se concentraban más de un millón de habitantes, residían los tres poderes de la nación, y era el mayor centro comercial y cultural del país.

Figura 5 El Estudio Preliminar de 1932, base del Plano Regulador (Contreras, 1933)



Figura 6. La avenida 20 de Noviembre en el "Plano" (DDF, 1934)



En el apartado Población se recomendaba la elaboración de estudios de: 1. de la zonificación que privaba en el Distrito Federal. 2. Densidad. 3. Movimiento de la población en los últimos 30 años. 4. La realización de obras públicas. 5. El desarrollo y mejoramiento de centros poblados, considerando una ciudad universitaria, una ciudad militar, zonas industriales, zonas obreras y zonas agrícolas. 6. *La creación de ciudades satélite*. 7. La solución del sistema circulatorio y de los medios de transporte. 8. Estaciones terminales de ferrocarriles, camiones y rutas aéreas. 9. *La restricción a la construcción vertical y el estímulo al desarrollo horizontal de la edificación*. 10. El tipo de casa. 11. Los factores que retardaban o entorpecían el desarrollo de la población. 12. La restricción y reglamentación de fraccionamientos; y 14. El aumento o depreciación de los valores de la tierra.

En el rubro II, el de Zonificación se planteaba la redistribución de actividades en zonas, definiéndose así: 1. Zonas residenciales. 2. Zonas comerciales y la Zona gubernativa cívica. 3. Zonas industriales, con propuestas de “zonas mixtas”. 4. Zonas Militares, proponiendo centralizarlas en una “Ciudad Militar”. 5. Zonas Educativas con la propuesta de una Ciudad Universitaria. 6. Zonas Agrícolas, junto a cuatro grandes zonas forestales, y 7. Varios centros cívicos alternos a la Plaza de la Constitución, a saber: la Cárcel Modelo en la Vaquita, el Centro de Comunicaciones en la zona del Palacio de Bellas Artes, La Ciudadela, La iglesia de San Francisco, La Cámara de Diputados-Cámara de Senadores, La Plaza de la República, Buenavista, Colonia y La Plaza de Carlos V.

En el punto III, dedicado al Sistema circulatorio y Medios de transporte, se proponía un sistema vial conformado por 1. Arterias principales, boulevares y parques-vía. 2. Calles secundarias. 3. Canales y lagos. 4. Ferrocarril, tranvía, automóvil, camión, avión, vías subterráneas de tránsito rápido, y 5. Estaciones para ferrocarril, tranvías, camiones, aéreas, embarcaderos y estacionamiento de vehículos. Además de un importante sistema circulatorio formado por: los ejes Norte-Sur: Santa María la Redonda, San Juan de Letrán-Niño Perdido, hasta Río de Churubusco y Coyoacán; y Este-Oeste: Poniente Ribera de San Cosme-Avenida Hidalgo-Tacuba-Guatemala, hasta Camino de Puebla; y los Anillos de Circunvalación, Interior: Insurgentes-Manuel González-Imprenta-Balbuena- Chimalpopoca-Claudio Bernard-Berlín, y; Exterior: La Verónica-Río del Consulado-Calzada del Puerto Aéreo Central-Río de la Piedad-Calzada de Tacubaya a Chapultepec.

Una situación destacada, era el papel asignado a los canales, al recomendarse un uso acorde a los tiempos que vivía la ciudad, pero sin desmerecer su carácter tradicional. Como otra de las influencias de los maestros de la planeación en Europa y Estados Unidos, el Plan hacía hincapié en la creación o conversión a parque-vías de las calzadas: Guadalupe y Misterios, Nonoalco,

de la Teja, Tacubaya-Chapultepec, de la Verónica, del Gran Canal, Álvaro Obregón, Río de la Piedad, del Obrero Mundial y del Trabajo.

En la parte IV, que trató el sistema de parques, jardines, campos de juego, estadios, reservas forestales, cementerios-parques conmemorativos y parques-vía, los clasificaba en: Campos de juegos locales para niños, campos deportivos y clubes, jardines, plazas como lugares de descanso, parques municipales, campamentos de verano, parques nacionales, reservas forestales, cementerios — uno en el Cerro de la Estrella y otro en Lomas de Guadalupe en San Ángel — y parques conmemorativos. Con relación al punto V. Servicios municipales — destacando los trabajos desarrollados por el ingeniero Roberto Gayol —, se subrayaba la necesidad de atender problemas de saneamiento y desagüe, abastecimiento de aguas, pavimentación, alumbrado, limpia, mercados y cementerios; Así e insistiendo en atender el problema del Lago de Texcoco por los efectos sobre la ciudad, se planteaba traer agua de Almoloya o del Ajusco, junto a un programa de obras públicas con énfasis en la pavimentación.

En el rubro VI, La Casa-Habitación, se apuntaba la necesidad de emitir una “Ley Modelo sobre la Casa-Habitación”, considerara aspectos: salubridad: saneamiento, instalaciones sanitarias y de drenaje, abastecimiento de agua, luz y ventilación, receptáculos para basura y desperdicios, y plantas de incineración; precauciones contra incendios; limpieza y conservación; restricciones respecto a inquilinos; prohibición a la conservación y cría de determinados animales; etcétera. En el punto VII. Recreación, el Plano otorgaba su importancia al “cultivo y desarrollo de los medios de expresión y de expansión del cuerpo y del espíritu” por lo que proponía la creación de campos de juego, campos deportivos, estanques, clubes de exploradores, asociaciones recreativas, facilidades para acampar, educación física, educación social, higiénica y sanitaria, teatro, música, canto, etcétera.

Un punto sobresaliente era el VIII dedicado a la arquitectura, al apuntar que “el jardín casero” podía convertirse “de un salto” en parque o en reserva forestal, los servicios sanitarios en servicios municipales de saneamiento, drenaje, plantas de depuración, plantas de incineración, abastecimiento de agua, pavimentación, etcétera. Y llamaba a dar el salto de arquitecto a planificador comentando: “Y si la arquitectura casera presenta dificultades en cuanto a gusto, estilo, a función y materiales, a costo, a lógica, a sentido común, ¿qué será, señores arquitectos, el problema de la Arquitectura Cívica?” (Contreras, 1933:48).

El Punto IX. Financiamiento, se iniciaba con un punto denominado: 1. Política de “páguese según se vayan realizando las obras”, y proseguía con aspectos relacionados con la elaboración de programas de financiamiento, donde destacaba, por un lado, la propuesta de emisión de bonos para financiar las obras; y por otro, la propuesta de estudios para la adquisición de terrenos para la creación de jardines, parques, campos de juego y reservas forestales.

Finalmente, con relación a la Legislación —el rubro X—, y reseñando el impulso a leyes para facilitar la planificación —como la Ley sobre Planeación General de la República generada por Contreras—, urgía generar un cuerpo jurídico compuesto por una Ley y un Reglamento de Zonificación, una Ley y un Reglamento de Modelo de Casa Habitación, un Reglamento de Construcciones y uno de Fraccionamientos (Contreras, 1933:39-50).

En la propuesta del Plan, deben destacarse varias situaciones, 1) la delimitación de una serie de elementos con los que se fundamentó el *Plano*, estos eran las migraciones, la caída de la agricultura, la mendicidad, etcétera, superando así la simple elaboración de planos o apertura de calles; 2) insistir en situaciones a futuro como era la forma en que se extendían las vialidades y el planteamiento de ciudades satélite; 3) el manejo de una perspectiva regional al manejar límites más allá de la mancha urbana como era el caso de las zonas forestales; 4) los intentos por mantener ríos y canales dentro del esquema de las vialidades; 5) retomar las vías trazadas antaño y enfatizar el cuidado de la arquitectura con lo que se buscaba mantener situaciones de tradición; y, 6) la propuesta de uso de la baja densidad en las edificaciones.

Algunas de las obras que se derivaron del *Plano* fueron: la apertura de la avenida 20 de noviembre, la ampliación de las calles de Venezuela; la ampliación de las calles de San Juan de Letrán, la replaneación de la Plaza de la República, la planeación de la zona circundante al monumento a Álvaro Obregón, la replaneación de la Zona Dolores-Marroquí, las obras de planificación de la carretera México-Laredo desde la calzada de Nonoalco al Puerto de Santa Isabel, la ampliación y prolongación de la Calzada de Guadalupe, la ampliación y arreglo de la Calzada de la Resurrección y de Santa Crucita, la prolongación de las calles de Gómez Farías hacia el Poniente; la ampliación del callejón de la Esmeralda; la Planificación de una zona en la colonia Industrial, Villa Gustavo A. Madero; las obras de planificación de Tacubaya, con la asesoría del ingeniero Luis Guerrero Arciniega; y la planificación de las calles de Frontera, Durango y Guaymas (DDF, 1934).

El *Greater London Plan 1944* de Patrick Abercrombie

The *Greater London Plan 1944*, fue un resumen de ideas y trabajos que venía solidificando Patrick Abercrombie como teórico y práctico de la planeación y una gran síntesis de trabajos que de la disciplina se habían ejecutado o expuesto en congresos sobre todo de la *Internacional Federation for Housing and Town Planning*. Aquí se fundían: planteamientos de Ebenezer Howard respecto a buscar lo mejor de la ciudad y el campo, la condición de connurbación visualizada por Patrick Geddes (1915), la visión de anillos concéntricos de la *Escuela Alemana de Planeación de Ciudades* y otros; y las propuestas de ciudades satélite que operaban en Inglaterra y cuyo concepto manejaban Ebenezer

Howard (1898), Graham Taylor (1915), Charles M. Robinson y John Nolen (1916) y Walter Christaller (1933), entre otros.

En el Preámbulo del texto y en un ambiente de reconstrucción de lo afectado por la Segunda Guerra Mundial, se sostenía que éste había tenido como antecedentes las intenciones de posterior a la Primera Guerra Mundial conformar un Plan que guiara el futuro de Londres en especial en lo relativo a carreteras y espacios abiertos. De modo que un punto de partida para estas intenciones se presentó con *The Unhealthy Areas Committee* en 1921, que emitió una serie de recomendaciones para que se preparara un plan para la reconstrucción de Londres.

Posteriormente fue formado *The Greater London Regional Planning Committee* a iniciativa del *Minister of Health*, el cual se estableció con carácter de órgano consultivo contando como asesor al Dr. Raymond Unwin; ese comité de acuerdo a Unwin, había delimitado algunas problemáticas para iniciar sus estudios creándose los siguientes subcomités: 1) *De propósitos generales*, para atender cuestiones de financiamiento y administración. 2) *De descentralización*, para estudiar la población y el crecimiento de Londres. 3) *De espacios abiertos*, y. d). *De Tráfico* (Unwin, 1930:4).

Con aquellas directrices y la situación prevaleciente en esa área, al Comité se le dio la tarea de generar un *plan regional* para un área de 1,846 millas cuadradas, y con una población cercana a 9 millones de habitantes. Desafortunadamente, el Comité dejó de funcionar en 1931, pero la idea volvió a retomarse a partir de la *The Standing Conference on London Regional Planning* celebrada en 1937, lo cual condujo a la formación de *The Greater London Plan 1944* a solicitud de *The Minister of Town and Country Planning* y de *The London County Council*. Así, el Plan finalmente abarcaría 2,599 millas cuadradas, con límites fijados en aproximadamente 30 millas de distancia del centro de Londres —sin ser la extensión totalmente circular—, cubriendo los condados de Londres, Middlesex, Surrey y Hertfordshire; partes de Essex, Kent, Berkshire, Buckinghamshire y Bedfordshire; y abarcando ciento cuarenta y tres zonas administrativas donde de una o de otra forma ya se ensayaban esquemas de planeación.

El Plan mostraba como contenido el siguiente: Preámbulo. 1. El crecimiento externo de Londres. 2. Distribución de la población. 3. Descentralización. 4. Industria. 5. Comunicaciones. 6. Clasificación de la tierra y la agricultura. 7. Recreación al aire libre. 8. Planeación de la comunidad. 9. Servicios públicos. 10. Análisis detallado de la población e industria actual. 11. Estudios detallados. 12. Provisión de viviendas. 13. Diseño y comodidades. 14. Administración. Además de una serie de apéndices relativos a población, migraciones, estudios de descentralización, nuevas ciudades satélite, industria, agua, autoridades de planeación, comités ejecutivos, etcétera (Abercrombie, 1945).

De acuerdo al documento, la estructura del Plan se había delimitado a partir de observar una tendencia a formar cuatro “anillos concéntricos” con un

determinado grado de urbanización, y que señalaban la expansión de Londres más allá de los límites de su condado; esos cuatro anillos eran definidos así: "i. *The Inner Urban Ring*. ii. *The suburban Ring*. iii. *The Green Belt Ring*. iv. *The Outer Country Ring*" (Abercrombie,1945:22).

Figura 7. El Plan para el Gran Londres de 1944 (Abercrombie,1945)



Fig. 8. Apunte perspectivo de la ciudad satélite de Ongar
(Abercrombie, 1945)



El Anillo con interior urbano, abarcaba partes de Walthamstow, Leyton, Barking, Ilford, Croydon, Mitcham, Wimbledom, Brentford y Chiswick, Acton, Ealing, Willesden, Hornsey, Wood Green, Tottenham y Endmonton; y completos a West Ham, East Ham, Penge y Barnes. Todos estos lugares formaban parte de una amplia masa construida que se extendía más allá del condado de Londres, y donde dominaban actividades derivadas de la condición industrial de Inglaterra, como eran los casos del comercio y lo financieras.

El anillo suburbano era formado por zonas como Chingford, Chigwell, Dagenham, Barking, Leyton, Walthamstow, Ilford, Erith, Bexley, Bromley, Beckenham, Crayford, Croydon, Beddington y Wallington, Mitcham, Carshalton, Wimbledon, Richmond, Kingston-upon-Thames, Surbiton, Esher, Twickenham, Southall, Ealing, Acton, Willesden, Ruislip, Northwood, Harrow, Wembley, Hendon, Finchley, Friern Barnet, Barnet, East Barnet, Potters Bar, Southgate, Edmonton, Enfield, Hornsey y Wood Green. Era el área que poco a poco se había venido ocupando con viviendas de gente que generalmente tenían sus espacios de trabajo en el centro de Londres, pero que estaba emigrando como consecuencia de los congestionamientos y las elevadas rentas; pero además, para procurarse una cierta tranquilidad y ambientes más limpios. De acuerdo al *Gran Plan* en esta área se encontraba un “hombre promedio” que se desplazaba 16 millas diarias para llegar a su centro de trabajo.

El Anillo verde estaba situado por cerca de cinco millas más allá del anillo suburbano, comprendiendo campo abierto con amplios atractivos como valles, bosques, ríos, parques y tierras de cultivo; el anillo incluía la mayor

parte de la tierra que previsoriamente había sido adquirida por los órganos de gobierno siguiendo los dictados de la *Green Belt Act* de 1938. Por las características del área, el Plan consideraba la pertinencia de combinar la permanencia de esas áreas como barreras de la expansión y generar espacios para impulsar la descentralización de Londres.

El anillo exterior con límites de aproximadamente 30 millas del centro de Londres, era de un carácter más verde y más abierto, con pocas zonas habitadas y con predominio de usos agrícolas; de manera que para el Plan este espacio representaba nuevos desarrollos urbanos limitados en número y tamaño, como apoyo a la desconcentración de Londres. Más aún cuando en esta área ya estaban localizadas Letchworth y por Welwyn (1921).

En el capítulo dos, se hizo un análisis de la forma en que entre 1919 a 1939 habían crecido Londres y el área formada por los cuatro anillos, donde se mostraba la lógica seguida por las ciudades a partir de que habían venido concentrando actividades industriales, negocios y población. Es de esas condiciones que en el Plan se afirma que entre esos años, en Londres la población se había incrementado de 4'084,900 a 6'117,300 habitantes, gran parte de esta como producto de las migraciones.

De manera que ante ese crecimiento, y haciendo la advertencia de que lo planteado por el Plan no era absoluto, se destacaban dos situaciones: que las tendencias de crecimiento podían proseguir y ser impredecibles, y que se estaba de acuerdo a que debía intentarse *el control de la Región*; por lo que se planteó que la descentralización debía involucrar a 1'033,000 de habitantes, a través de una cuidadosa coordinación en los campos de la vida pública y administración, pues la descentralización exigía trasladar industrias o generar nuevas, a la vez que viviendas, servicios y otros elementos.

En el capítulo 3 denominado: Descentralización, se planteó esta posibilidad a través de dos vías: mejorar las condiciones de vida en las áreas congestionadas de Londres y la reducir la concentración industrial, de modo que la descentralización se planteó para ciertos tipos de negocios y ramas de la industria y en algunos departamentos de gobierno; en consecuencia se instaba a persuadir a grupos involucrados en estos rubros para que salieran de Londres.

El Plan se había fundamentado en exhaustivos datos estadísticos, por lo que a la vez sus propuestas mostraban esa misma minuciosidad, de ahí que por ejemplo se planteara que para mantener una densidad aceptable para la parte central de Londres — 136 habitantes por acre —, aunado a la posibilidad de efectuar la descentralización de 1'033,000 habitantes repartidos fuera del primer anillo, se determinaron los siguientes aspectos:

1. Programas inmediatos de vivienda para atender los efectos de la guerra, "cuasi-satélites": 125,000 personas; 2. Adiciones a pueblos existentes fuera de la mancha urbana de Londres y dentro de los límites del Plan del Gran Londres

ocupando partes del Anillo Exterior: 261,000 personas; 3. Adiciones a pueblos existentes fuera de los límites del Plan del Gran Londres y localizados entre 40 y 50 millas del centro de Londres: 163,750 personas; 4. 8 nuevas ciudades satélite fuera del anillo verde: 383,250 personas; y grupos dispersos fuera de la influencia metropolitana: 100,000 personas (Abercrombie,1945:32-33).

En el capítulo 4, relacionado con las industrias, a grandes rasgos se apuntaba que existían tres tipos de industria: la pesada —incluyéndose manufactura, productos químicos y plantas de utilidad pública, etcétera— localizada sobre todo a lo largo del Thames; la ligera, que incluía, vestido, muebles, imprenta, etcétera, y localizada sobre todo en Westminster y Marylebone; y una industria moderna de motores y partes eléctricas, y productos alimenticios localizados en zonas como Hammersmith. Por lo que analizando tendencias y posibilidades de esa industria, el potencial de la región definida por el Plan y las exigencias en comunicaciones, se plantearon cuatro tipos de áreas que podían atender la descentralización, a saber: a) Nuevas ciudades satélite y replaneación de ciudades existentes para la expansión industrial. b) Otras ciudades mercado, residenciales y dormitorio tales como: Guildford, Leatherhead, Reigate, Redhill, Dorking, Potrees Bar, Hitchin, Bishop's Stortford, etcétera. c) Villas rurales, y. d) Campo abierto.

Esa redistribución planteaba restricciones de crecimiento en los cuatro anillos y por supuesto un conjunto de obras para asentar a la población, de ahí que de esos requerimientos en subsiguientes capítulos se derivaran propuestas de apoyo jurídico, administrativo, y por supuesto, de aspectos relacionados con la localización de los nuevos asentamientos. Así, las nuevas ciudades que se proponían en el condado de Hertfordshire: Stavenage y Redbourn; en Essex: Harlow, Ongar, Margaretting; en Kent: Meopham; en Surrey: Crowhurst y Holmwood; y en Berkshire: White Walham (Abercrombie,1945:161-163).

Tocante a la aplicación del Plan y en específico respecto a la construcción de las nuevas ciudades propuestas, en 1945 se nombró un Comité con el fin de concretarlas, el cual como una primera medida, impulsó la aprobación de la *New Towns Act* en 1946 para dar carácter legal a las acciones (Purdom,1949); situación que se conjugó con la adquisición de tierras para así concretar la descentralización propuesta por el Plan. Al respecto, Leonardo Benévolo en *Historia de la arquitectura moderna*, señala que como obra del Plan, en esos años se crearon siete nuevas ciudades en la zona de Londres: Stavenage, Hemel Hempstead, Crawley, Harlow, Hatfield, Basildon y Barcknell; cuatro en otras zonas de Inglaterra: Newton Aycliffe, Peterlee, Cimbran y Corby, y; dos en Escocia: East Kilbride y Glenrothes, ciudades que cabe señalar, fluctuaban entre 15,000 y 86,000 habitantes (Benévolo,1994:815).

Conclusiones

De los grandes planes que partieron con el experimento de Letchworth, se desprenden varias consideraciones: 1) Eran respuesta a los crecientes problemas que como obra de la industrialización registraban las ciudades. 2) Los instrumentos utilizados fueron continuamente mejorados, situación que los llevó a incluir cada vez más variables y a realizar estudios más exhaustivos. 3) Los espacios atendidos desde principios de ese siglo XX, rebasaron los ámbitos locales en tanto consideraban situaciones de carácter regional y en contextos nacionales, y. 4) Se afianzó la perspectiva de que los planes —que no planos—, requerían de una cada vez mayor participación de grupos interdisciplinarios, de las comunidades y de los gobiernos, tanto en su elaboración, como en su ejecución.

Así, las carencias generadas por la industrialización y las aspiraciones de los distintos grupos sociales, fueron siendo atendidas por procesos donde los análisis, experimentos y reflexiones llevaron al perfeccionamiento de las herramientas de la planeación. Ese desenvolvimiento se logró a partir de:

La mejorar los sistemas de pavimentación, drenaje y abastecimiento de agua en pueblos y ciudades como resultado de los avances en la ingeniería; la delimitación de zonas para desarrollar distintas actividades e impedir la interferencia entre ellas. la mejora de las vías de comunicación a partir de propuestas de sistemas de calles y avenidas de forma radial, en damero y en curva, elevando el nivel de relación entre zonas; el realce a los centros cívicos reconociendo su carácter aglutinador y de identidad; la salvaguarda de los monumentos arquitectónicos y por lo tanto la historia de las ciudades; el impulso a desarrollos horizontales de vivienda cuidando densidades y caracteres estéticos; la insistencia en propiciar la participación de las comunidades en los procesos de planeación —aun con sus bemoles—. Y como suma: *La producción higiénica, funcional, social y artística de la ciudad*, aunque ello se haya desarrollado de forma desigual.

Una muestra del interés y de la expansión del MPMC que fueron presentándose en cada país, fueron por un lado, afirmaciones como la de Thomas Adams quien ante el auge de la planeación de ciudades de principios de siglo XX, señalaba que tan sólo en Gran Bretaña, para 1915 se habían autorizado 105 esquemas de planeación (Cit. en Ashworth, 1972:191); y por otro que, para los años cuarenta los proyectos tanto en Europa como en América —donde se incluían Buenos Aires, Colombia, Chile, Venezuela, Panamá, Colombia, Uruguay, Brasil, México, y otros—, ya se podían contabilizar por cientos.

Luego entonces, la *Planeación Moderna de Ciudades* brindó nuevas posibilidades a la producción, circulación y consumo de mercancías, no sólo al interior de los países sino del mundo en general, y donde por supuesto —por las dinámicas manejadas donde indefectiblemente pesaron las cuestiones cultu-

rales —, los mayores beneficios recayeron en los países más avanzados. En esa vía debe aceptarse que dado el carácter con que se manejó a la disciplina, no se atendieron las carencias de todos los habitantes tal como lo planteaban los supuestos de la disciplina y de la modernidad en que se insertó, y ello no ocurrió solamente entre los países pobres, sino incluso entre quienes habitaban los países más adelantados.

Y es que la planeación de ciudades y de regiones, sin ocultar su carácter de clase y por tanto sus objetivos netamente empresariales, al buscar activar actividades y al generar los consecuentes procesos de especular con las ciudades —no obstante la ideología socialista de muchos de sus impulsores—, se consolidó como una disciplina renovadora cuyas ideas y acciones coadyuvaron a que las ciudades adquirieran nuevas condiciones con beneficios a las sociedades que hacían su vida en éstas, pese a que éstos hayan sido monopolizados por algunos sectores y por lo tanto disfrutados de manera desigual.

Bibliografía

- Abercrombie, Patrick, 1945: *Greater London Plan 1944*, London, His Majesty's Stationery Office.
- Adams, Thomas, 1935: *Outline of town and city planning*, Philadelphia, Russel Sage Foundation.
- Almandoz, Arturo, 2002: *Planning Latin América's capital cities*, London, Routledge.
- Ashwort, William, 1972: *The genesis of modern british town planning*, London, Routledge & Kegan Paul Ltd.
- Bassett, Edward M., 1983: "Autobiography" en Krueckeberg, Donald A, *The American planner, bibliographies and recoletions*, New York, Methuen.
- Benévolo, Leonardo, 1994: *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Burguess, Ernest W. y Bogue J. Donald eds., 1964: *The basic Writings of Ernest Burgess*, Chicago, The University of Chicago Press.
- Burnham, Daniel y Bennett, Edward H., 1993: *Plan of Chicago*, New York, Princeton architectural press facsimile).
- Choay, Francoise, 1989: *The modern city, planning in the 19th century*, New York, George Braziller.
- Ceceña Cervantes, José Luis, 1982: *La planificación económica nacional en los países atrasados de orientación capitalista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Contreras, Carlos, 1933: *Plano regulador del Distrito Federal*. México, Talleres Gráficos de la Nación,
- Departamento del Distrito Federal, 1934: *Memoria del DDF*, México.
- Duffus, R. L., 1930: *Mastering a Metrópolis. Planning the future of the New York Region*, New York, Harper & Brothers.
- Geddes, Patrick, 1968: *Cities in evolution*, New York, Howard Fertig facsimile).
- Garvin, Alexander, 2003: *The American city*, New York, McGraw. Hill, Inc.
- Hall, Peter, 1996: *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Bar-

- celona, Del Serval.
- Hegemann, Werner, 1938: *City planning housing, a graphic review of civic art 1922-1937*, New York, Architectural Book Publishing Co., Inc. vol. III.
- Howard, Ebenezer, 1972: "Ciudades Jardín del Mañana" en Aymonino, Carlo, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Kantorm, Harvey A., 1983: "Charles Dyer Norton and the origins of the Regional Plan of New York", en Krueckeberg, Donald A. *The American planner, bibliographies and recollections*, New York, Methuen.
- Marx, Carlos, 1973: "Tesis sobre Feuerbach" en *Obras escogidas*, Moscú, Progreso, Tomo 1.
- Nolen, John, 1919: *New ideals in the planning of cities, towns and villages*, New York, American City Bureau.
- Purdom, C. B., 1949: *The building of satellite towns*, London, J. M. Dent & Sons Ltd.
- Royal Institute of British Architects, 1911: *Town planning conference, London 10-15 oct. 1910, Transactions*, London.
- Sánchez Ruiz, Gerardo G., 2002: *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad en México, 1917-1940*, México, UAM-Azcapotzalco/Asamblea Legislativa.
- Smith, G. E. Kidder, 1996: *Source book of American architecture*, New York, Princeton Architectural Press.
- Stübben, Joseph, 1924, *Der städtebau*, Leipzig, Bar & Herman.
- Taylor, Graham Romeyn, 1970: *Satellite cities*, New York, Arno Press & The New York Times.
- Unwin, Raymond, 1930: "Regional planning in Greater London" en *International Housing and Town Planning Bulletin*, No. 24. London.
- Unwin, Raymond, 1994: *Town planning in practice*, New York, Princeton architectural press facsimile).
- Wilson, William H, 1994: *The city beautiful movement*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.

GERARDO G. SÁNCHEZ RUIZ