



INVESTIGACIÓN

---



# Una unidad vecinal para trabajadores ferrocarrileros inspirada en Radburn

*María Alejandrina Escudero Morales*  
Documentación y Conservación del Movimiento  
Moderno (DOCOMOMO), México

hiscudero@gmail.com

Doctora en historia del arte por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Ha colaborado en proyectos de investigaciones que tuvieron como finalidad exposiciones, publicaciones o archivos documentales y fotográficos, relacionados los temas de arquitectura, urbanismo, cartografía y fotografía aérea. Ha participado en coloquios, congresos, seminarios y simposios en México y en el extranjero. Cuenta con más de cuarenta artículos y capítulos de libros.

Fecha de recepción: 23 de enero de 2016

Fecha de aceptación: 19 de abril de 2016

## Resumen

El movimiento llamado American City Planning determinó la planificación del Distrito Federal, ideada por el mexicano Carlos Contreras. En el proyecto de reorganización del sistema ferrocarrilero, el urbanista propuso una Estación Central Ferrocarrilera, destinando un espacio para la construcción de una unidad vecinal para los trabajadores, que siguió el programa de Radburn, el modelo más influyente en el florecimiento de las nuevas ciudades estadounidenses. El objetivo del presente texto es reflexionar acerca del proyecto mexicano y su deuda con el estadounidense.

Palabras clave: ciudades jardín, supermanzanas Estación Central Ferrocarrilera, transporte

*A Radburn inspired neighborhood unit for railroad Workers*

## Abstract

*The “American City Planning” movement determined Mexico City’s planning as envisioned by Carlos Contreras, a Mexican urban planner. His project for reorganizing the railroad system called for a Central Railroad Station with a neighborhood unit for workers based on the program for Radburn, which was the most influential model in flourishing American cities at the time. This paper ponders the Mexican project in relation to its American model.*

*Keywords: Planning, Garden City, Superblocks, Railroad Central Station, Public Transportation*

## Introducción

Esta reflexión trata sobre la influencia del American City Planning en algunas de las soluciones que el mexicano Carlos Contreras (1892-1970) adoptó para el entonces Distrito Federal,<sup>1</sup> en particular el modelo de la unidad habitacional Radburn, proyectada por Clarence Stein y Henry Wright.

Nacido en Aguascalientes, Contreras fue el tercer hijo del escultor Jesús F. Contreras y de la señora Carmen Elizondo, naturales de aquella ciudad. Poco tiempo después del fallecimiento de su padre, se trasladó a Estados Unidos con el fin de realizar sus estudios en Nueva York, en la Columbia University donde se graduó como arquitecto en 1921. Cuando era estudiante, la profesionalización del urbanismo aún era incipiente, no obstante, en los programas de las principales universidades estadounidenses se incluían materias relacionadas, siendo la de Harvard la primera en impartirlas hacia 1900; en la Escuela de Arquitectura de la Columbia University, hacia 1918, se cursaba con el nombre de Principles on Planning. Acerca de la formación del mexicano como urbanista hallamos pistas que trazan el perfil de un profesional autodidacta que aprendió a través de bibliografía y de su es-

trecha relación con profesionales, que por esos años desarrollaban proyectos de vanguardia. A su regreso a México, en 1925, impulsó un movimiento urbanístico que se nutría del American City Planning que, a su vez, reunía discursos de movimientos europeos, actualizados en Estados Unidos. Durante su estancia en Nueva York, el arquitecto mexicano mantuvo contacto con destacados planificadores y conoció de cerca el desarrollo del más importante proyecto de la década de 1920, el Regional Plan of New York and its Environs (RPNY), desarrollado por un equipo interdisciplinario y publicado entre 1926 y 1931 en diez volúmenes monográficos, que incluían estudios urbanísticos, sociales y económicos, complementados con mapas, planos, dibujos, bocetos y fotografías de la región.<sup>2</sup> Ese proyecto fue diseñado para apelar a los sentimientos de negocio, que permeaban la planificación estadounidense, dando un mayor énfasis al transporte, con propuestas ambiciosas sobre el tránsito ferroviario y la construcción de caminos. Thomas Adams, quien dirigió y supervisó la edición, explicaba que el objetivo del RPNY fue estudiar el crecimiento, las características y las necesidades urbanas, económicas y sociales de las comunidades asentadas en la región del puerto de Nueva York y presentar los resultados de forma que sirviera de guía para la preparación de un plan de acción, que asegurara el mejor desarrollo de la

1 Ciudad de México, en la actualidad. *N. del E.*

2 De acuerdo con la traducción de Contreras se titulan: I. *Los principales factores económicos en el arreglo y crecimiento metropolitano*; I. A. *Las industrias química, metalúrgica, maderera, tabaquera y de artes gráficas*; I. B. *Las industrias alimenticias, de ropa y textil*; II. *Población, valores de las tierras y gobierno*; III. *Tráfico vial*; IV. *Tránsito y transportes*; V. *Recreación pública*; VI. *Los edificios: sus usos y los espacios alrededor de ellos*; VII. *La planificación vecinal y de comunidades*; VIII. *Condiciones físicas y servicios públicos*. (cfr. Contreras, 1933: 25-26).

demarcación; ese plan debía sustentarse en una legislación y en un organismo, que lo formulara y llevara a cabo.

El RPNY determinó la orientación de los planteamientos del arquitecto Contreras, hecho que reconoció en varias ocasiones: “La fuente de inspiración para mí fue la labor preliminar realizada, desde 1921, para el Plano de Nueva York y sus alrededores: los estudios preliminares, los informes y monografías que fueron publicados, el trabajo realizado en la cartografía, y en especial la asesoría y apoyo que siempre me brindaron todos los miembros de esa organización”

(*Planning*: 8). Una valoración de los primeros avances del proyecto neoyorquino, proporciones guardadas, podría hacerse de los trabajos de planificación, publicados en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, en el que Contreras favoreció la circulación, el tránsito ferroviario y la dotación de parques y reservas forestales. La propuesta de una unidad vecinal para los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales fue incluida en esa edición.

En los estudios que realizó entre 1927 y 1938, Contreras aspiraba planificar una ciudad en crecimiento, fragmentada, incomunicada y desordenada, y sus



Propuesta de Carlos Contreras para el sistema arterial del Distrito Federal (1930), formado por trazos básicos: la ortogonal de la traza antigua, los ejes norte-sur y oriente-poniente y las circunvalaciones interiores y periféricas. Archivo Carlos Contreras (ACC).

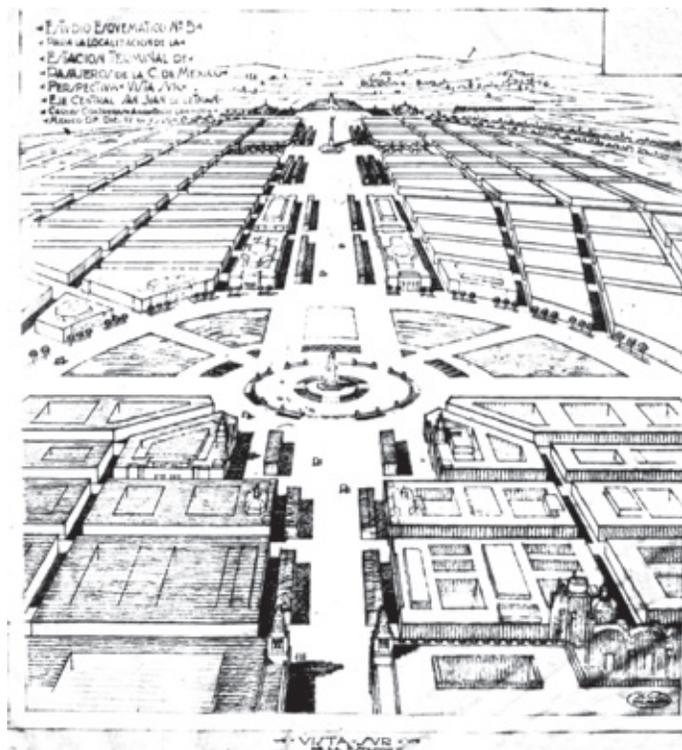
proyectos procuraban brindarle una estructura, ofrecerle una circulación eficaz y reorganizar sus espacios. Para lograrlo se basaba en un sistema vial que articulara, comunicara y diera forma al todo urbano; los trazos básicos para lograrlo se basaban tanto en diseños tradicionales como novedosos. De la ciudad prehispánica seguía el esquema de calzadas nortesur y oriente-poniente; de la colonial conservaba y acentuaba la forma ortogonal. Lo novedoso eran las circunvalaciones; las dos principales, a manera de espacia-sas vías-parque, y las secundarias, en la periferia, regularían expansiones futuras.

## El centro ferrocarrilero

En lo relativo a los medios de transporte, Contreras halló anarquía y desorden, por ello se adhería a la idea de que el gobierno nombrara una comisión permanente, a la manera de la *Port Authority*, encargada de la aviación, ferrocarriles, camiones, terminales, puentes y túneles de Nueva York. La comisión mexicana tendría como primera tarea la formación de un plano comprensivo de transportes para el Distrito Federal; sin embargo, los estudios del arquitecto se centraron en la reorganización del sistema ferroviario, cuyo puntal sería una Estación Central Ferrocarrilera y sus servicios que, además de concentrar las entradas y salidas y evitar lo más posible la circulación de los trenes por la ciudad, constituiría el cimiento de la modernización urbana, en particular de la franja norte, desde Tlalnepantla al poniente hasta el Gran Canal del Desagüe al oriente, debido a que ese borde se había convertido en un tapón en

el crecimiento. De la calzada de Guadalupe hasta Insurgentes se hallaba, quizá, el cambio más importante, al eliminar la Estación de Buenavista y construir una nueva, que desembocara en el extremo norte de San Juan de Letrán; al nororiente sugería reconstruir completamente la superficie comprendida entre las calzadas de Guadalupe, Canal del Norte, Gran Canal del Desagüe y San Lázaro, proyecto en el que descollaba la amplia avenida que iba de San Lázaro al camino a Puebla. En definitiva, la zona norte, pobre, sin desarrollo urbanístico importante y con escaso valor arquitectónico sería revitalizada, con el fin de que se convirtiera en un polo importante para el desarrollo de servicios, comercios y hoteles, siendo su columna vertebral San Juan de Letrán que, al ser ampliada y prolongada hasta Coyoacán, se trasformaría en la avenida comercial, por excelencia de la capital de la República (*Cfr.* Escudero).

La reorganización del sistema ferroviario establecía, al mismo tiempo, la localización de la industria, entre Azcapotzalco y Tacuba, lugar adecuado para el futuro desarrollo de las pequeñas fábricas que se hallaban dispersas por toda la ciudad, medida que a la vez favorecía el medio ambiente, ya que con esa ubicación se protegía a la ciudad de los vientos dominantes provenientes del lago de Texcoco. Para la ejecución del proyecto, el arquitecto aconsejaba la cooperación entre las diferentes dependencias del gobierno, debido a que se trataba de “un problema de conjunto relacionado con el crecimiento de la ciudad, con el aumento de la densidad de la población, con sus problemas de acceso, de circulación, de saneamiento



Estudio esquemático para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México de Carlos Contreras, perspectiva sur (1929). ACC

y agua, de zonificación y de financiamiento” (Contreras, 1934: 26).

En lo referente a la estación central, Contreras pretendía lograr “una solución más monumental, más adecuada y más práctica posible y siempre colocando en primer término el problema esencialmente ferrocarrilero en cuanto a eficiencia, mejoramiento y facilidades de transporte y de tráfico, facilidades de desahogo, respeto a zonas ya edificadas” (Informe: 5). La obra se emplazaría en el lugar que ocupaba La Consolidada, sobre la calzada de la Ronda y en terrenos de Peralvillo. El diseño de la Estación Central de Pasajeros tenía que ver con una tendencia del urbanismo de esos años, al construir una estación ferrocarrilera como centro distribuidor y organizador de una ciudad, tal

como la *Grand Central Station*, ubicada en el corazón de Manhattan, un edificio monumental en mármol con una solución a la *Beaux Arts*, el cual abarcaba una extensa superficie. En los alrededores de la *Grand Central*, inaugurada en 1913, se construyeron hoteles, edificios de oficinas y comerciales, y años más tarde el edificio Chrysler con sus 77 pisos. Al revisar las propuestas de la estación central mexicana vienen a la mente varias características de la neoyorquina: la monumentalidad, la superficie ocupada, el ser distribuidor de bienes y servicios e implicar una renovación urbana y arquitectónica. El proyecto de la estación capitalina estaba formado por varios estudios para su localización, que tuvieron en cuenta la eficiencia, mejoramiento y facilidades de transporte,

tráfico y desahogo y la localización de la zona industrial de la ciudad.<sup>3</sup>

## Unidades vecinales y comunidad

Con la creación de las ciudades jardín, los ingleses resolvieron el problema del crecimiento; en sus raíces, el planteamiento propuesto por Ebenezer Howard pretendía solucionar los problemas de la

expansión de las ciudades nucleares y el incremento de la industria. Así, la ciudad jardín se convirtió en un modelo para lograr la descentralización metropolitana, el crecimiento económico regional, la consolidación rural y la vida sustentable. En la construcción de las nuevas extensiones urbanas se identificarán dos tareas fundamentales, la construcción de viviendas y una circulación rápida, aspectos

74

Trazo de la unidad vecinal  
Radburn (1928). (*Regional*,  
1927: 267)



3 Entre ellos, el *Estudio esquemático No. 3 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México. Eje Central y San Juan de Letrán* (1929); *Estudio esquemático No. 5 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México. Perspectiva vista sur* (1929); *Estudio esquemático No. 5 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México. Perspectiva vista norte* (1929); y *Estudio esquemático No. 4 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México, Perspectiva* (1929). Cfr. ACC.

que guardarán una relación indisoluble (Cfr. Ward: 27).

En el volumen VII del RPNY, llamado *Neighborhood and Community Planning*, Clarence Arthur Perry planteó el marco teórico y metodológico para el diseño de esas extensiones, llamadas también unidades vecinales y ciudades satélite, basado en el modelo de la ciudad jardín inglesa, e hizo una contribución conceptual que ofreció una base física para la planificación de comunidades residenciales interconectadas y diseñadas en relación con las escuelas, tiendas, industria, agricultura, centros cívicos y otras instalaciones. De acuerdo con el investigador Stephen V. Ward, ese dispositivo pragmático constituyó una pieza deliberada de ingeniería social, que ayudaría a los habitantes a alcanzar un sentido de identidad con la comunidad y con el lugar (Cfr. Ward: 28).

En sus planteamientos Perry se basó, asimismo, en experiencias contemporáneas locales; entre ellas, Forest Hills Gardens (1926), un conjunto habitacional autónomo en el que se empezó a desarrollar el concepto de unidad vecinal (*neighborhood unity*), cuya extensión vendría señalada por el área que la escuela primaria indicara y, por tanto, dependería de la densidad poblacional, mientras que sus elementos centrales serían la escuela y los campos de juego, lugares a los que se podría acceder a pie y no estarían más allá de media milla de distancia; las tiendas locales, situadas en los extremos de los diversos barrios, no quedarían más allá del cuarto de milla; el núcleo de la unidad vecinal era un espacio colectivo que serviría para fortalecer las instituciones de la comunidad. Otro antecedente fue el conjun-

to Safetyhurst (1927) en Queens, donde se separó completamente el tráfico peatonal del vehicular. Uno más fue Sunnyside Gardens, situada en las inmediaciones de Manhattan y planteada a partir de grandes súper manzanas (*superblocks*), libres de tráfico, con la idea de crear jardines interiores de gran extensión e incorporó los callejones (*cul de sac*).

Clarence Stein y Henry Wright aprovecharon las ideas de Perry para diseñar Radburn, una unidad vecinal situada en Nueva Jersey, que se convirtió en el modelo más influyente en el florecimiento de las nuevas ciudades estadounidenses. Su éxito radicó en haber introducido tres principios de planificación norteamericanos: la unidad vecinal, la carretera parque (*parkway*) y la traza que integra, en forma segura, al automóvil en el diseño. Concebida como una súper manzana introdujo la escuela primaria en el barrio, ubicó el parque como su corazón, tomó en cuenta el concepto de ocio, separó el tráfico interior y exterior y fue vendido como si fuera un barrio residencial más. Ward la describe así:

Concebida dentro de una súper manzana mucho mayor de lo que entonces era típico en las ciudades estadounidenses, la vivienda da la espalda a la calle y la cara al parque interior, que es accesible sólo para los peatones y todas las instalaciones comunales pueden alcanzarse sin necesidad de cruzar las avenidas.

Radburn fue prevista como una ciudad jardín, de la cual sólo una parte fue construida. Dio su nombre a un diseño residencial distintivo y muy influyente, que ofrecía la segregación completa de los peatones y los vehículos, y constituyó

la actualización de la ciudad jardín para la era del motor. (Ward: 119)

En esta unidad vecinal los habitantes tenían un sistema separado de veredas, independientes del sistema de caminos del automóvil y contaba con un parque que ocupaba el centro de cada manzana importante, donde los niños y los adultos podían caminar y jugar con absoluta seguridad y, de esa manera, podían ir a la escuela o al parque sin atravesar calle alguna. Cada casa tenía dos frentes: la entrada del automóvil y la entrada del jardín; los visitantes que llegaran en automóvil accederían por medio de calles cerradas, alrededor de las cuales estaban agrupadas las ca-

sas; la entrada por el lado de la casa daba al jardín, en cuya extremidad había una vereda para aquellos que llegaran a pie y conectaba con el parque, mediante otro sistema de veredas, mientras que las vías para el automóvil se enlazaban a avenidas de tráfico más amplias. Un número de calles cerradas, con las casas agrupadas a su alrededor formaban una manzana importante o mucho mayor en tamaño, que cualquiera otra, con avenidas de tráfico como límite y una gran faja central de parque.

De Radburn sólo se construyó una parte, aunque dio su nombre a un diseño residencial distintivo que constituyó la

76

"Radburn, donde el arte y la naturaleza se encuentran para que vivas mejor" se leía en un anuncio promoviendo la unidad vecinal. (*Regional*, 1927: 221)





Carlos Contreras. *Estudio preliminar 1932*. Al norte se representa el desarrollo residencial de los ferrocarrileros. (Contreras, 1933-2: s/p)

actualización de la ciudad jardín para la era del motor.

## Vivienda para los trabajadores

El arquitecto Contreras propuso la construcción de una unidad vecinal, tomando a Radburn como modelo, con la finalidad de solucionar el problema habitacional de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales. Ese proyecto surgió debido a su interés de dotar vivienda digna a los obreros y trabajadores, práctica que recientemente las autoridades del Departamento del Distrito Federal (DDF) habían concretado en los conjuntos Balbuena y San Jacinto, diseñados por el arquitecto Juan Legarreta (Informe, 1933: IX). Al parecer del urbanista, la vivienda masiva para los trabajadores era un problema general de la ciudad, el cual requería de

una atención inmediata, porque un gran número de habitantes “viven actualmente en inmundas pocilgas y en condiciones antihigiénicas deplorables.” De esa manera en el monumental proyecto para la reorganización del sistema ferrocarrilero urbano, Contreras dispuso un importante espacio para la vivienda de los trabajadores; esa unidad vecinal se localizaría en la región norte, entre las calzadas de Guadalupe, Los Misterios, río del Consulado y Vallejo, porque:

[...] podrá convertirse en una zona residencial obrera de tipo semejante al adoptado en la nueva ciudad de Radburn en el estado de New Jersey, modelo de fraccionamiento moderno con aplicación de originales principios de trazo y de circulación en combinación con una zona de granjas agrícolas y de paseos a lo largo de los ríos de los

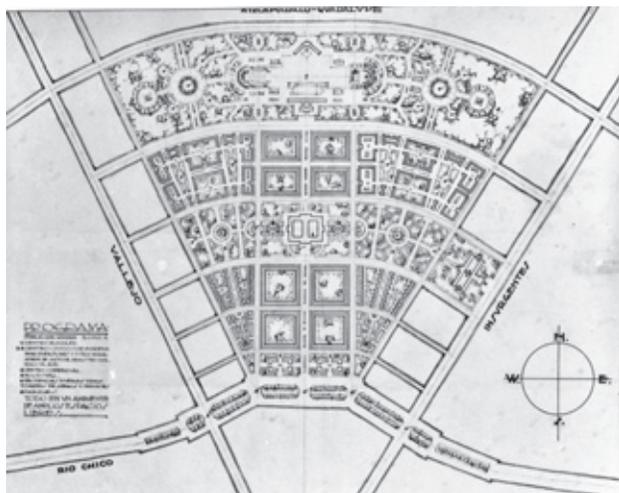
Remedios y Tlalnepantla que podrán constituir un serio motivo de orgullo para los habitantes del Distrito Federal. (Contreras, 1934: 20)

Del proyecto existe escasa información escrita, en cambio, en los planos, uno parcial y otro de conjunto, se esbozan las líneas generales del programa. En el Anteproyecto para la Zona Residencial Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de 1932, el partido adoptado fue el de tomar un eje vertical norte-sur, que partiría del cruce de las calzadas Vallejo e Insurgentes, formando con el río del Consulado dos sectores, casi iguales, divididos por avenidas paralelas a la calzada de Guadalupe-Azcapotzalco, que completaban un partido en forma de abanico. La zona residencial, con una superficie aproximada de 600,000 m<sup>2</sup>, sería un modelo de fraccionamiento moderno, en el que se aplicarían los principios de trazo y de circulación, en combinación con superficies para granjas agrícolas y paseos, a lo largo de los ríos los Remedios y Tlalnepantla.

En esencia, la unidad vecinal ferrocarrilera tenía una capacidad inicial de 5,000 habitantes; contaba con un centro comercial; un centro cívico, compuesto de escuelas y dos edificios, uno para diversiones y reuniones sociales, y otro para alojar la administración de justicia, el registro civil y la policía; además poseía amplios campos de juego y de deportes, parques, jardines y un hospital policlínico; todo ello en un entorno de amplios espacios libres. En cuanto a la ubicación de estas instalaciones, sobre la calzada del río Chico y a la entrada de la zona residencial, a uno y otro lado del eje que lo constituía, se hallaba una avenida de 60 m de ancho, donde se localizaría el centro comercial.

En la parte media, entre la franja residencial norte y la sur, se hallaban el centro escolar, el centro cívico y el administrativo y parques y jardines a su alrededor. Al norte, paralelo a la calzada Guadalupe-Azcapotzalco, y como remate de la composición se localizaba un enorme espacio para campos de deportes y juegos; una superficie para la fauna y

Anteproyecto para la zona residencial obrera de los Ferrocarriles Nacionales (1932). (Contreras, 1933-2: 33)





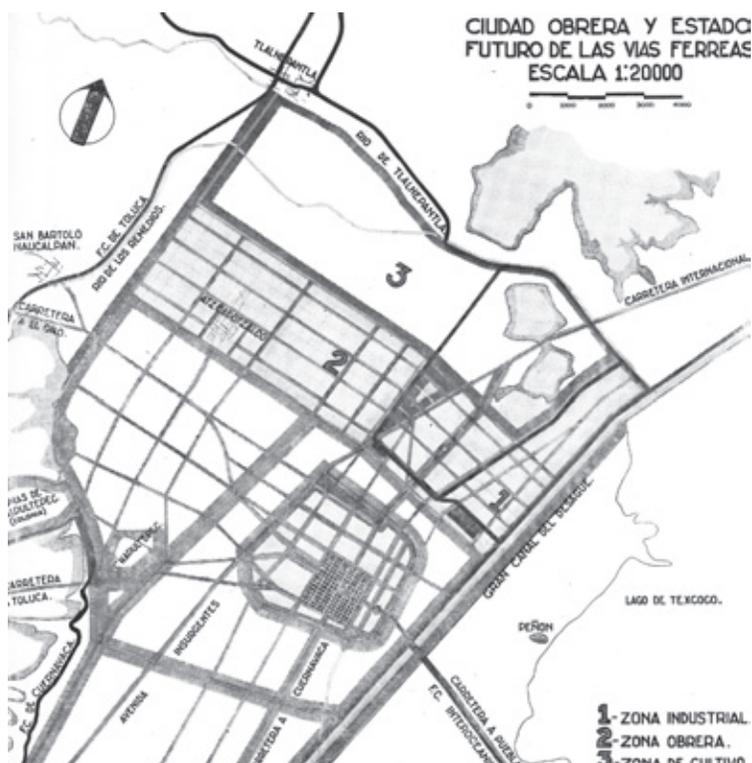
## Conjeturas

La unidad vecinal para los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales propuesta por Contreras, como todas las creadas a partir del modelo Radburn, difería en la forma, pero no en el programa; la mexicana se afiliaba a los conceptos de unidad vecinal, súpermanzana, avenidas periféricas y callejones; desarrollaba la idea de separar el tránsito peatonal del vehicular, incorporaba extensas áreas verdes y espacios para el ocio, esparcimiento y estudio e incluía instalaciones comunitarias administrativas, civiles, vigilancia y salud. Una diferencia con relación a Radburn es que ésta fue una inversión privada, vendida entre las clases medias; la unidad vecinal mexicana sería exclusivamente para trabajadores, no intervendría la iniciativa privada y sería

financiada por los Ferrocarriles Nacionales con apoyo del DDF, y funcionaba como eje distribuidor y organizador de la ciudad misma, en cambio, el estadounidense se construyó como una ciudad satélite más, en terrenos agrícolas y semivacíos, sin dependencia orgánica con la ciudad nuclear.

La unidad vecinal fue diseñada por Contreras en los primeros años de los treinta, y en los estudios para la planificación del Distrito Federal, publicados por él en 1938, se incluyó el proyecto de reorganización del sistema ferrocarrilero, pero ya no apareció dicho proyecto; en su lugar se dio a conocer el Proyecto de la Ciudad Obrera, preparado por la Unión de Arquitectos Socialistas (Alberto T. Arai, Raúl Cacho, Enrique Guerrero y Balbino Hernández), que el urbanista apoyó y difundió.

Ciudad Obrera y estado futuro de las vías férreas, propuesta de la unión de Arquitectos Socialistas (Proyecto: s.p.)



Finalmente, estos proyectos habitacionales mexicanos –unidad vecinal para los trabajadores ferrocarrileros y ciudad obrera–, aunque no se materializaron dicen mucho de las circunstancias históricas que los produjeron. Primero, hablan sobre la apremiante necesidad de vivienda masiva para trabajadores y obreros. Segundo, a escasos años desarrollarse modelos habitacionales de vanguardia, estos fueron adoptados a necesidades mexicanas concretas. Tercero, en el caso de los planeamientos de Contreras podemos explorar la concepción

que tenía de la ciudad y la manera cómo resolvía, en un monumental proyecto, varios problemas urbanos, tales como la reorganización ferroviaria, la revitalización de una franja que impedía el desarrollo, la ubicación de la industria que se preocupa por el medio ambiente y la dotación de vivienda para trabajadores, lo cual ofrece al historiador información cualitativa en la percepción de los imaginarios sociales, que en Contreras están ligados a un contexto posrevolucionario de reconstrucción, signado por la confianza y el entusiasmo.▲▼

## Bibliografía

- Contreras, Carlos. El Plano Regulador del Distrito Federal 1933. México: Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1933.
- Informe presidencial y memoria del Departamento del Distrito Federal 1932-1933 que rinde el C. jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz, por el periodo administrativo entre el 1° de julio de 1932 y el 30 de junio de 1933. México: Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1933.
- Informe que presentan los suscritos a los C. C. Secretarios de Hacienda y Comunicaciones y Obras Públicas, y al jefe del Departamento del Distrito Federal. 20 de diciembre de 1929, *mecanuscrito* firmado por Felipe Sánchez, Ricardo Chávez, Silvano Palafox y Carlos Contreras, ACC.
- Planning Problems of Town, City and Region. Papers and Discussions at the International City and Regional Planning Conference held at New York City, April 20 to 25, 1925. Baltimore: The Norman Remington Co., 1925.
- Proyecto de la Ciudad Obrera en México, D. F., Doctrina Socialista de la Arquitectura. México: XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, 1938.
- Regional Survey of New York and its Environs. The Graphic Regional Plan of New York and its Environs. v. I. Nueva York: Committee of Regional Plan of New York and its Environs, 1931.
- Regional Survey of New York and its Environs. v. VII. Nueva York: Committee of Regional Plan of New York and its Environs, 1930.
- Ward, Stephen V. Planning the Twentieth-Century City. An Advanced Capitalist World. West Sussex: John Wiley & Sons, Ltd., 2002.

## Hemerografía

- Carlos Contreras. "El problema ferrocarrilero de la Ciudad de México". *Planificación* 5 (1934): 5-31.
- \_\_\_\_\_. "Radburn, una ciudad nueva". *Planificación* 14 (1929): 25-26.
- \_\_\_\_\_. "Cómo funcionan algunas comisiones de planificación en varias poblaciones importantes del mundo". *Planificación* 1 (1933): 25-26.
- Escudero, Alejandrina. "San Juan de Letrán". *Discurso Visual*. 6 (2006).

## Archivos

Archivo Carlos Contreras (ACC).