

# Veracruz: imagen de un puerto<sup>1</sup>

... son tus noches diluvio de estrellas, palmera y mujer.

AGUSTÍN LARA

“Veracruz, rinconcito donde hacen su nido las olas del mar”, dice la canción que Agustín Lara compuso hacia 1929-1930: Si bien con esa melodía el puerto de Veracruz empezó a formar parte del imaginario colectivo urbano,<sup>2</sup> también por esos años empezó a ser objeto de un registro visual inusitado desde un avión, y de un estudio sistemático para ordenar y guiar su desarrollo físico a futuro.

Durante el maximato, la Comisión de Programa, dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), preparó los primeros estudios y proyectos para la planificación de la República Mexicana, sus ciudades y puertos,<sup>3</sup> años en los que poco pudo hacer. En los puertos más importantes del país sólo avanzó en los primeros estudios que extraoficialmente se iniciaron en 1929; sobre Acapulco preparó un programa que fue publicado con el nombre *Aportación a la monografía de Acapulco*,<sup>4</sup> en el que participaron Carlos Contreras, Justino Fernández y el arquitecto Juan Legarreta, entre otros especialistas.

Respecto a Veracruz no hubo publicación, pero tenemos material de gran valor, formado sobre todo de dos tipos de fuentes: las escritas (que incluyen oficios, estudios pre-

\* Centro Nacional de Investigación, Documentación e Información de Artes Plásticas (Cenidiap), INBA.

<sup>1</sup> Agradezco a Héctor Lara su apoyo en la preparación de este trabajo.

<sup>2</sup> En ese periodo compuso la *Suite Jarocha*, que incluía las melodías *Noche criolla*, *Oración caribe* y *Lamento jarocho*, que empezaron a ser difundidas en el programa radiofónico *La hora íntima de Agustín Lara* y en la “catedral de las revistas musicales”, el Teatro Politeama.

<sup>3</sup> En esa etapa del Maximato, destaca en lo político la creación del Partido Nacional Revolucionario (después PRI), en lo social el conflicto con la Iglesia católica, y en lo económico las consecuencias del “gran crack”. Hubo interés de algunos gobernantes, hombres de empresa e intelectuales en la reorganización del país.

<sup>4</sup> Justino Fernández, *Aportación a la monografía de Acapulco*, México, Alcancía, 1932.

paratorios y hemerografía) y las gráficas (integradas por mapas, fotografías aéreas, postales y planos reguladores).<sup>5</sup> El arquitecto Contreras preparó una serie de estudios para la planificación del puerto de Veracruz en dos etapas: la primera entre 1930-1934, como jefe de la Comisión de Programa —la cual funcionó entre 1930 y 1932— y, por su cuenta, hasta 1934; la segunda, comprende el año de 1942.

En sus estudios aplicó la vanguardia del conocimiento de una nueva disciplina llamada planificación, urbanismo, *City Planning, Town Planning o Statdebau*, que se consolidó y profesionalizó entre las últimas décadas del siglo XIX y tres primeras del XX. Asimismo, se valió de la fotografía aérea, innovación tecnológica que se perfeccionó durante la primera Guerra Mundial, y cumplía con los requerimientos para un registro fidedigno de un espacio geográfico. Aunque el trazado de mapas y planos tenía una larga historia, a partir de la segunda década del siglo XX, había la certeza de que con la cámara fotográfica y desde un avión se realizaba un registro veraz y “científico” del espacio.<sup>6</sup> Una vez hechos los trabajos previos para la planificación, Contreras planteó, en un plano regulador, el modelo en el que tendría que convertirse el puerto de Veracruz.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> El material que aquí se revisará pertenece al Archivo Carlos Contreras (ACC), del que sólo se conservaron escasos documentos escritos y gráficos. Agradezco a Carlos Contreras de Oteyza su generosidad.

<sup>6</sup> Las ideas acerca de esta “cientificidad” de la fotografía aérea apareció en F. Antúnez Echegaray, “La foto-topografía y sus aplicaciones prácticas”, en *Planificación*, t. 1, núm. 5, enero de 1928.

<sup>7</sup> Carlos Contreras (Aguascalientes, 1892-ciudad de México, 1970) realizó sus estudios en la ciudad de Nueva York y egresó como arquitecto de la Columbia University en 1921, donde fue maestro hasta 1925, año en que vino a radicar a la capital del país e inició un movimiento para la planificación: creó la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana y su órgano, la revista *Planificación*, donde divulgó la vanguardia de los conocimientos respecto a la materia.

Así, dos innovaciones pretendidamente “científicas” —la planificación y la fotografía aérea— se aplicaron en los estudios físicos del puerto de Veracruz, postura radicalmente opuesta al sentir de la melodía de *el Flaco de oro*, que lleva su nombre.

Presento aquí una primera revisión del material gráfico que sirvió como base en la planificación del puerto de Veracruz, preparada por Carlos Contreras en 1929; asimismo, examino, en líneas generales, el plano regulador en el que expresó sus propuestas.<sup>8</sup>

### Fotografía aérea

Si uno sube a un avión, digamos a unos 10 mil m y ve hacia abajo el puerto de Veracruz, se tiene la oportunidad de captarlo en una sola mirada, lo que nunca se logra si se recorre a pie o en automóvil. Lo mismo sucederá si desde el mismo avión se registra fotográficamente en plano vertical el puerto y sus alrededores. El resultado es que de un solo golpe se pueden conocer los elementos que lo caracterizan; ese tipo de toma abarca más terreno y se distingue con mayor claridad su forma, el trazo, las manzanas, las calles (alineamiento y anchura), los accidentes geográficos, el muelle, las islas, las dunas, etcétera. Para conocer más de cerca el puerto es necesaria una serie de tomas oblicuas, porque ellas nos llevan a una lectura en perspectiva, parecidas a las panorámicas o a las vistas a vuelo de pájaro, lo que permitirá ver más detalles: templos, aduanas, faro, edificios públicos, muelles, playas, espacios verdes, vías y estaciones de ferrocarril, monumentos, islas cercanas, los barcos que llegan,

<sup>8</sup> La recopilación de mapas y fotografías son fundamentales para el inicio de los trabajos urbanísticos, así como de una investigación del espacio desde varias disciplinas: historia, economía, geografía, topografía, clima, estadística, sociedad y arquitectura, entre otros.



Figura 1. Aérea vertical del puerto, 1929. Archivo Carlos Contreras (ACC).

etcétera; todos ellos elementos vitales en el desarrollo de la vida cotidiana de sus habitantes.

Un registro fotográfico aéreo tiene que realizarse teniendo en cuenta tres principios: reunir un gran número de imágenes, manejar una o varias escalas y tomar los aspectos pertinentes para el estudio de un espacio y hacer los registros por secuencias, ya que de una sola vez se pueden hacer más de 100 tomas.

Las aéreas verticales y oblicuas del puerto y sus alrededores que aquí se revisan, fueron un instrumento fundamental en los trabajos de planificación, pues muestran la organización de la vida del puerto, pero sólo encontramos fragmentos de las secuencias con las que trabajó el urbanista, hechas en 1929 a solicitud de la SCOP,

la mayoría de ellas llevan un número consecutivo; la primera ostenta el 3257-C y la última el 3589-C, lo que indica una gran cobertura. Algunas fotografías tienen el crédito de la empresa Fairchild American Photo Aerial Survey, S. A.<sup>9</sup>

Hay dos fotografías que no hemos podido fechar: "Veracruz, Veracruz" y "Panorámica Veracruz", las dos oblicuas y firmadas, lo cual es una

<sup>9</sup> La Fairchild American Photo Aerial Survey, S. A., fue la primera empresa dedicada a la fotografía aérea, para lo cual construyó sus propios aeroplanos. De origen estadounidense, esta empresa trabajó en nuestro país, principalmente para Contreras. Véase A. Escudero, "La fotografía aérea y la planificación de la ciudad de México 1927-1938", en Fernando Aguayo y Lourdes Roca (coords.), *Imagen e investigación social*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2005.



Figura 2. Corazón de la ciudad, Veracruz, ca. 1929. ACC.



Figura 3. Panorama de Veracruz, ca. 1929. Foto Calvo. ACC.



Figura 4. Aérea oblicua, estación de ferrocarril y correos, al suroeste, 1929. ACC.

característica poco usual en estas tomas porque los interesados en este tipo de imágenes —topógrafos, geógrafos, urbanistas, ingenieros, entre otros— hacen el encargo a un especialista o se valen de los servicios de una empresa. Una última es la llamada “Corazón de la Ciudad Veracruz”, también oblicua, sin firma ni fecha.

Las aéreas oblicuas de 1929, siendo parte de secuencias, registran fragmentos; sin embargo, cubren la mancha urbana y sus alrededores; no hay una intención de vistas de conjunto, sino de aspectos esenciales del puerto; por ejemplo, la terminal ferroviaria, en las afueras y cercana al malecón, y la fachada de esa edificación moder-



Figura 5. Aérea oblicua, muelle fiscal y centro de la ciudad, 1929. ACC.

na con espacios jardinados que mira hacia la bahía. Destaca también, aislado, pero próximo a la mancha urbana, el edificio de Correos. Si seguimos la secuencia hacia el centro, tenemos otra en la que aparecen en primer plano las hileras de bodegas con techos de dos aguas y el edificio principal del Muelle Fiscal y después el núcleo de la ciudad.

Otra imagen aérea muestra, solitario, el Edificio de Faros, que aunque majestuoso, por la escala de la fotografía se ve pequeño frente a la inmensidad del mar al fondo y también pequeños el rompeolas y el muelle de la armada y, en primer plano, un espacio vacío de construcciones. Alguna otra muestra la periferia con los médanos antecedidos por zonas arboladas; la frontera de la mancha urbana serán siempre los médanos.

En las dos tarjetas postales aéreas el tema es la parte nodal de la ciudad. La panorámica, a menor escala, muestra el muelle fiscal y el centro de la ciudad, por eso se titula “Corazón de la ciudad”. La postal firmada por Calvo, una vista desde el mar, incluye por su escala la totalidad del puerto.

De los alrededores, en las imágenes revisadas de nuestro periodo aparece escasamente San



Figura 6. Aérea oblicua, Edificio de Faros, 1929. ACC.

Juan de Ulúa; sólo una vista aérea oblicua lo muestra completo. De la Isla de los Sacrificios hay una vertical y otra desde una embarcación.

### Planos y mapas

Los mapas y planos de este acervo son de varios tipos: antiguos, técnicos, mosaicos aéreos y reguladores; los dos primeros fueron reunidos y estudiados por el urbanista Contreras, y los restantes son el resultado de su trabajo. Entre los antiguos, está la vista panorámica de 1848 (José Garduño), en la que la ciudad todavía está amurallada; entre los redibujados por la SCOP, está el *Plano de la Ciudad de Veracruz en el año de 1854*; también tenemos el *Plano topográfico de la ciudad y puerto de Veracruz formado por la Comisión Geográfico Exploradora de 1907* y el mapa del estado, publicado por la Secretaría de Agricultura y Fomento, con un recuadro con el *Plano de la Ciudad y Puerto de Veracruz*.

Para Manuel Toussaint, los anteriores a 1878 formarían parte de los mapas antiguos:

Y después de esta época que puede llamarse de los planos antiguos de Veracruz, comienza la era moderna. Aparece ya la ciudad sin murallas y los

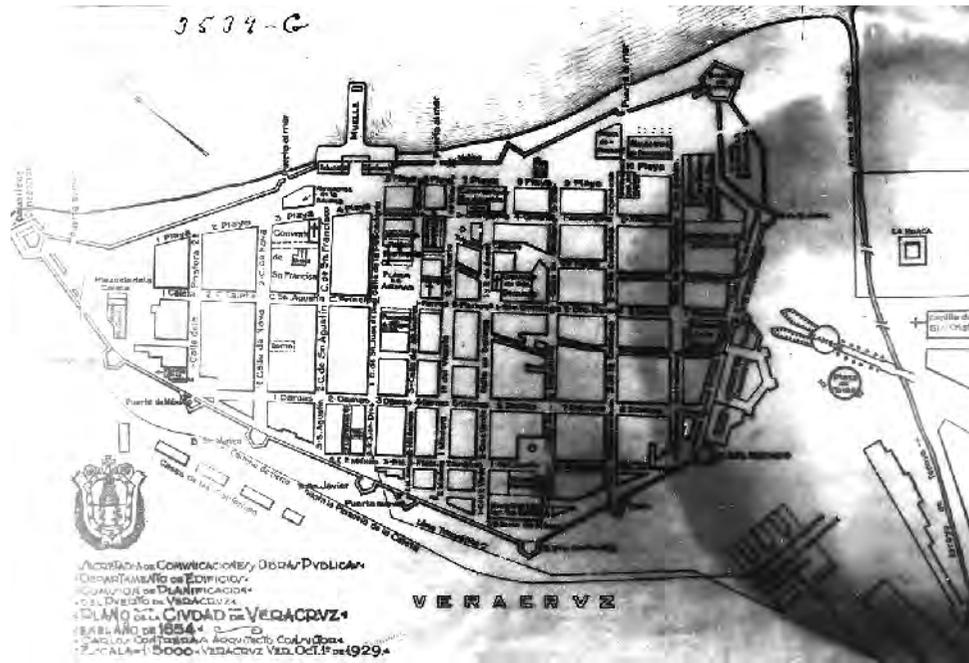


Figura 7. Plano de la ciudad de Veracruz en el año de 1854, redibujado en 1929. ACC.

planos presentan técnica científica. El primer plano científico de Veracruz en este tiempo parece ser levantado por el ingeniero I. P. Guzmán el año de 1878 que después sirve de base a muchos planos posteriores. En el año de 1907 la Comisión Geográfica Exploradora levanta su plano fundado en el de Guzmán y en los datos de las obras del puerto. En 1914, finalmente, tenemos el Plano del ingeniero T. de P. Guzmán, descendiente del anterior, a gran tamaño y hecho con todo cuidado [...].

Para concluir esta fatigosa reseña hay que mencionar los planos levantados por la Comisión Planificadora [Comisión de Programa] del puerto en que intervino de modo primordial el arquitecto Carlos Contreras. Según entiendo la Junta Forestal hizo igualmente un levantamiento para las obras de reforestación de la ciudad, llevado a cabo por el benemérito ingeniero Miguel Ángel de Quevedo.<sup>10</sup>

Con este argumento, Toussaint nos introduce a los planos “científicos” del puerto de Veracruz

<sup>10</sup> Manuel Toussaint, *Ensayo sobre los planos de la ciudad de Veracruz*, México, IIE-UNAM, 1947, p. 10.

que pertenecen al primer periodo de las propuestas de Contreras para la planificación de la ciudad de Veracruz, es decir, 1929.

Por esos años, lo más avanzado en la cartografía fueron los mapas o mosaicos aéreos, hechos por medio de la edición de secuencias de fotografías aéreas verticales, algunos de ellos preparados por la Fairchild American Photo Aerial Survey, por encargo de la SCOP y con la supervisión de Contreras.<sup>11</sup> Estos mosaicos aéreos permitieron al urbanista elaborar el plano regulador del puerto.

### Plano regulador

En los planos reguladores, también llamados comprensivos, Carlos Contreras expuso sus propuestas de planificación. Se trata de documentos prospectivos en los que, una vez hechos los estudios y el

<sup>11</sup> Por esos años se preparó el del Distrito Federal, pero estamos seguros que el de Veracruz fue el primero en toda la república.



Figura 8. Mosaico aéreo del puerto de Veracruz, 1929. ACC.



Figura 9. Proyecto de planificación del puerto de Veracruz, 1929. ACC.

---

análisis de las necesidades presentes de un espacio, muestran su desarrollo futuro.<sup>12</sup>

La presentación de los ideales urbanos en forma gráfica tenía que ver con la primera etapa del trabajo, la parte creativa, porque desde el punto de vista del urbanista y teórico estadounidense John Nolen, la planificación requiere “no solamente de la habilidad profesional usual, sino también imaginación para expresar los ideales sociales en términos que signifiquen una ciudad más ordenada, menos dispendiosa, más satisfactoria y más bella”.<sup>13</sup> Esto sólo puede transmitirse visualmente para convencer a las autoridades y a los habitantes de los beneficios que traerán las propuestas.

Para George Ford, el plano regulador también será resultado de una imaginación práctica, respaldada por la experiencia, ya que el planificador debe proceder de la siguiente manera:

[...] concentra toda su atención en el proyecto y por medio de su experiencia de otras ciudades y basándose igualmente en hechos incontrovertibles trata ante todo de determinar lo que la ciudad sería dentro de 25 años si continúa creciendo satisfactoriamente; en seguida hace un trabajo retrospectivo partiendo de este ideal práctico de la ciudad futura y determina con precisión cuáles de las mejoras públicas deben ser emprendidas de año en año por un periodo determinado de tiempo, con el fin de acercarse gradualmente a este ideal de perfección. Así el plano de la ciudad es el resultado de una imaginación práctica respaldada por

<sup>12</sup> Por ejemplo, están los estudios pluviométricos del Observatorio de Veracruz, población, movimiento escolar, movimiento comercial, producción agrícola, ferrocarriles, aviación, navegación, entre otros. Un documento interesante incluido en los estudios es el texto del ingeniero Miguel Ángel de Quevedo, “La protección de las costas arenosas contra las arenas movedizas que forman los médanos y pantanos”, el cual es un mecanoscrito que, creemos, no fue publicado.

<sup>13</sup> John Nolen, “La planificación de ciudades y las profesiones correlativas”, en *Planificación*, t. I, núm. 8, abril de 1928, p. 14.

una amplia experiencia en el crecimiento de las municipalidades y en el que todas sus fases están propiamente relacionadas entre sí para constituir un plano inteligente complementado por su respectivo programa financiero. Es una aplicación científica de la visión al desarrollo de una ciudad o de un pueblo.<sup>14</sup>

El plano regulador es un trabajo profesional, resultado de una perspectiva individual, que permite estudiar la sociedad de su tiempo porque:

Son una construcción de la realidad, imágenes cargadas de intenciones y consecuencias que se pueden estudiar en las sociedades de su tiempo. Al igual que los libros son también producto tanto de las mentes individuales como de los valores culturales más amplios en sociedades específicas.<sup>15</sup>

Este documento gráfico abstracto debe ir acompañado de una interpretación, es decir, las líneas generales a seguir que serán la clave para leerlo, mismas que aparecen ya en el mismo plano o en un documento anexo.

### **El primer puerto de la República**

Así, el plano regulador, una fuente construida por el urbanista, expresó un ideal del puerto de Veracruz y también funcionó como guía. Por ello, es importante una aproximación al modelo y un análisis acerca de quiénes eran los interesados en su planificación: autoridades, empresarios, profesionales, etcétera. Ya se ha dicho que era un proyecto de la Comisión de Programa de la SCOP, pero también algunas autoridades de la localidad se interesaron y lo apoyaron.

<sup>14</sup> George B. Ford, “La nueva planificación de ciudades”, en *Planificación*, t. 1, núm. 12, agosto de 1928, p. 25.

<sup>15</sup> John Brian Harley, *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, México, FCE, 2005, p. 62.



Figura 10. Mosaico aéreo del puerto de Veracruz y sus alrededores, 1929. ACC.



Figura 11. Proyecto para la planificación del puerto de Veracruz y sus alrededores, 1929. ACC.

Para Contreras la planificación del puerto de Veracruz requería un estudio de toda la región;<sup>16</sup> sin embargo, había un interés político por preparar los estudios exclusivamente de la localidad:

La planificación del puerto de Veracruz requiere de un estudio de toda la región: es un problema de conjunto.

Sin embargo para satisfacer los deseos del señor ingeniero don Mario Díaz, Representante del Gobierno del estado de Veracruz y del municipio del puerto de Veracruz, se ha procedido a hacer el estudio parcial de la planificación de los terrenos ganados al mar.<sup>17</sup>

Aquí se puede ver una notoria lucha de intereses; el ingeniero Díaz había presentado tam-

bién un proyecto de planificación, por lo que prevaleció su voluntad de no hacer el estudio regional, sino sólo el de la ciudad de Veracruz. La Comisión se atuvo a esa decisión y propuso tres líneas generales: el frente debía continuar siendo propiedad de la federación para usos del mismo puerto; se debían prolongar calles existentes y abrir avenidas más amplias; debían reservar amplios espacios abiertos para plazas, parques y jardines arbolados “como importantes elementos de alza y estabilización de valores de la propiedad” y para el mejoramiento de las condiciones climatológicas, todo ello estaba ligado con la reforestación de las dunas y la creación de cortinas de un arbolado alrededor del puerto. Otros aspectos considerados fueron la zonificación y la reglamentación de construcciones.<sup>18</sup>

La propuesta, además, ofrecería 54 mil m<sup>2</sup> de terrenos urbanizados con un valor de más de dos

<sup>18</sup> *Idem.*

<sup>16</sup> Al igual que el *Plano Regulador de Nueva York*, el cual Contreras conoció de cerca, y las propuestas para el puerto de Acapulco, que también se hicieron a nivel regional.

<sup>17</sup> “Informe sobre la planificación de los terrenos ganados al mar en el Puerto de Veracruz, Ver.”, mecanoscrito, 29 de mayo de 1929, firmado por Ricardo Chávez, Carlos Contreras y ¿Justino Fernández?, 5 pp.

---

millones de pesos; 41 500 m<sup>2</sup> de malecones de paseo; 25 mil m<sup>2</sup> de prados, jardines y camellones y 100 mil m<sup>2</sup> de calles pavimentadas. Los terrenos urbanizados y las construcciones en ellos arrojarían en contribuciones prediales un estimado, “en forma conservadora”, de diez millones de pesos.

El modelo de puerto en el que se quiere convertir es:

Una planificación del frente marítimo que hará de Veracruz el primer puerto de la República, en cuanto atractivo turístico y en cuanto a su movimiento comercial, en cuanto a su belleza y en cuanto al mejoramiento de condiciones climatológicas debido al aumento y porcentaje de parques y jardines, así como de zonas arboladas en su forestación proyectada.<sup>19</sup>

Los firmantes del documento destacan que se trata sólo de un estudio parcial y hacen otras sugerencias, en el entendido de que no están abordando el problema en su totalidad, ya que el representante del gobierno los seguía presionando en la entrega de los terrenos ganados al mar. Aquí es clara la lucha de intereses locales y federales, ya que el equipo de Contreras acudirá a la SCOP y a la Secretaría de Hacienda para que, directamente, tomen partido. No sabemos cómo terminaron las negociaciones; sin embargo, Contreras continuó trabajando hasta 1934, ahora con los arquitectos Leonardo Noriega y Salvador Roncal, y es en esas fechas cuando empieza a preparar la planificación de toda la región como era su deseo.

### Un modelo de puerto

En los planos reguladores se representaron los ideales del puerto, es decir, la guía en que debía

<sup>19</sup> *Idem.*

convertirse. Se prepararon varios estudios para los cuales fueron fundamentales los mosaicos aéreos ordenados por la SCOP en 1929; no sabemos la escala, pero podríamos aventurar que están a unos 10 mil m. Contreras seguramente los llevó al restirador y sobre ellos marcó las líneas principales de la traza y transformaciones espaciales. Esta etapa de los trabajos urbanísticos es muy interesante, porque además de lo comentado por los profesionales extranjeros de caracterizarse por ser la parte creativa, en la que se imaginan los ideales sociales para la transformación de un espacio, desde mi punto de vista el urbanista se erige como un todopoderoso y en el mosaico aéreo hace trazos para cambiar tanto la naturaleza como lo construido por los hombres.

Si bien un pintor o dibujante imagina un espacio y un fotógrafo lo selecciona, lo campa e incluso lo manipula, el urbanista parte de lo real captado en una fotografía “científica” y sobre la fotografía hace los trazos que por lo general se llevan al terreno y transforman una realidad.<sup>20</sup> Una vez bosquejado en el mosaico aéreo, las propuestas las lleva al restirador para dibujar el plano regulador. De la ciudad de Veracruz hay también varios estudios preliminares, como el de octubre 16 de 1929, en el que destaca Villa del Mar y el Puerto Aéreo, y uno general.

Lo que podemos ver en las propuestas de Contreras y de su equipo por medio de los planos reguladores y las observaciones de carácter general, es el crecimiento significativo del puerto y su urbanización. El plano muestra dos espacios independientes: uno hacia el noreste

[...] del Parque Juárez y Parque Zamora hacia las avenidas del Ferrocarril, de González Pagés, de la Libertad, Dehesa y Prim hacia Villa del Mar, Playa y Boca del Río, quedará la zona residencial, de

<sup>20</sup> A. Escudero, *op. cit.*

---

Balnearios y de paseo con un alto porcentaje de espacios libres y arbolados, incluyendo la creación del Puerto Aéreo de Veracruz.<sup>21</sup>

El segundo espacio incluye la zona propiamente marítima, de la Estación Terminal (calle de Montesinos) hasta el malecón de Paseo. La zona de estaciones, ferrocarriles e industrias quedaba delimitada al lado noroeste de la Terminal y hacia la Playa Norte, en la que en el futuro se podrían construir muelles adicionales, de descarga y servicio de cabotaje.

El aeropuerto y una extensa zona sin urbanizar están situados entre las dos ciudades que, siguiendo las líneas de la bahía, están perfectamente trazadas, en particular “el corazón”, lo que permitiría una buena circulación de transportes.<sup>22</sup> La solución del urbanista es novedosa en el sentido de que creó dos ciudades independientes, cada una con funciones específicas: la portuaria, industrial y turística, y la residencial, y también turística. El proyecto recuerda los trazos de ciudades-jardín inglesas.

En la primera etapa del proceso de urbanización del puerto y ciudad de Veracruz fue fundamental el material gráfico: planos, mapas, litografías, pinturas y fotografías antiguas y actuales que permitieron conocer el lugar. Esta actividad forma parte del método de investigación del

urbanista y los profesionales que intervienen en dicho proceso.

Al mismo tiempo fue necesario realizar un registro visual aéreo del puerto y sus alrededores, el cual permitió conocer de manera “científica” el lugar. El resultado de imaginar un modelo y una guía en la que se puede convertir el puerto produce material gráfico: las fotografías o los mosaicos aéreos, al ser intervenidos con bocetos de un ideal para su desarrollo futuro, y el mismo plano regulador, documento técnico que será la guía.

Las imágenes aquí revisadas formaron parte de un proyecto de planificación en un momento determinado de la historia del puerto de Veracruz, el cual se continuó hasta 1942, pero no se llevó a cabo. Sin embargo, lo que sucede con este tipo de proyectos es que se toman algunos aspectos y se aplican sobre el terreno, como en el caso que nos ocupa, el cual plantea un crecimiento hacia la parte que hoy está completamente urbanizada: Boca del Río. Sin embargo, este tipo de proyectos urbanísticos permiten, como se ha dicho, el ideal de un urbanista, pero también un ideal social: qué pensaba del puerto, en qué querían que se convirtiera: el primer puerto de la República por su atractivo turístico, su movimiento comercial, su belleza y buenas condiciones climatológicas.



<sup>21</sup> “Informe...”, *op. cit.*

<sup>22</sup> El proyecto de Contreras para el aeropuerto se publicó con el título “Anteproyecto para el puerto aéreo de Veracruz”, en *Planificación*, t. 1, núm. 12, agosto de 1928.