

EN TORNO AL PROBLEMA DE LA AMPLIACION DE LAS CALLES DE TACUBA EN LA CIUDAD DE MEXICO

En los últimos tiempos la ciudad de México, en su parte antigua o núcleo central, ha venido sufriendo una serie de modificaciones, impuestas por las exigencias de la vida moderna, principalmente para resolver, si bien parcialmente, los problemas de tránsito. Como es natural ha habido una oposición por parte de los que piensan que ese núcleo central de la antigua ciudad debe ser respetado o modificado cuidadosamente.

Hace unos años que surgió el problema de ampliar las calles de Tacuba que en dirección oriente-poniente van desde lo que se llamó antaño Plaza del Marqués (en donde estuvo hace tiempo el mercado de flores), en el costado poniente de la Catedral Metropolitana, hasta el edificio central de Correos, que está situado precisamente en el límite poniente de la antigua Traza de la ciudad.

Se suscitaron una serie de opiniones y discusiones sobre el asunto, ya que el proyecto afecta todas las manzanas en el lado norte, en donde se encuentran algunas antiguas casas de interés histórico y artístico. Los diarios de la capital se han ocupado extensamente de este asunto, mas por parecernos que la discusión es de interés histórico y con proyecciones más allá de este caso particular, incluimos a continuación algunos documentos interesantes: unas declaraciones y una ponencia del doctor Antonio Castro Leal y otra ponencia del doctor Justino Fernández.

I. DECLARACIONES DEL LIC. ANTONIO CASTRO LEAL DIPUTADO POR EL DISTRITO FEDERAL EN EL CONGRESO DE LA UNIÓN, SOBRE EL PELIGRO Y LA INUTILIDAD DE LA AMPLIACIÓN DE CALLES Y DESTRUCCIÓN DE MONUMENTOS ARTÍSTICOS E HISTÓRICOS EN LA TRAZA ANTIGUA DE LA CIUDAD DE MÉXICO. (ENERO DE 1960.)

Como diputado por el Distrito Federal creo de mi deber ampliar las razones que expuse hace dos semanas, ante la Comisión Permanente del Congreso, al solicitar que se hiciera un estudio más profundo y completo del proyecto de ampliación de algunas calles de la traza antigua de la ciudad, que implica, de llevarse a cabo en su integridad, la destrucción de unos 25 monumentos artísticos e históricos.

Considero, por otra parte, que como antiguo rector de la Universidad Nacional de México y como profesor universitario que durante tantos años ha estudiado y comentado la tradición mexicana de cultura y las realizaciones artísticas de nuestro pasado, estoy obligado a defender esa tradición y esas realizaciones. Nadie me perdonaría que no lo hiciera, sobre todo cuando, a mis deberes de mexicano y de maestro, viene a agregarse la representación de un Distrito electoral de la ciudad de México.

Todo lo sabemos entre todos, dice el pueblo. Y yo voy a decir lo poco que sé, con el mayor respeto a las convicciones de los demás pero sin renunciar a la fuerza de mis propias convicciones.

El futuro de México y nuestra responsabilidad.

La ampliación de la calle de Pino Suárez va a acabar por destruir totalmente la traza de la vieja ciudad. Una vez ampliada Pino Suárez va a haber un argumento para ampliar las calles de Argentina. Y una vez establecido ese eje sur-norte, va a haber argumentos para abrir el eje oriente-poniente ampliando Tacuba y Guatemala. Y una vez establecidos esos dos ejes —que son las trincheras más fuertes de la vieja ciudad colonial— se irán abriendo otros ejes hasta que en la traza antigua no haya más que unos cuantos rascacielos cruzados por multitud de autopistas.

¿Vale la pena destruir la traza de la ciudad antigua? ¿Resuelve en realidad el problema del tránsito? ¿Abrir autopistas por el uno y me-

dio por ciento de la superficie total de la ciudad va a resolver el problema del tránsito en el restante noventa y ocho y medio por ciento? ¿No vamos a cometer un error por el que la posteridad nos va a condenar irremisiblemente?

¿No existen en 1960 soluciones más inteligentes, más eficaces y al mismo tiempo más conciliadoras con las tradiciones de las ciudades que las soluciones ya desacreditadas del Barón Haussmann, que murió hace setenta años?

Nuevas corrientes del urbanismo.

De acuerdo con las nuevas corrientes del urbanismo sería un error que las dos autopistas Tlalpan-Villa Obregón y Atzacapotzalco-Puerto Aéreo atravesaran por el centro de la ciudad, destruyendo la traza antigua y derribando monumentos que nuestra cultura, nuestra historia y nuestra tradición exigen que se conserven.

La solución salvadora es muy sencilla: que esas autopistas pasen fuera de la traza de la ciudad antigua, la cual, por otra parte, es bien pequeña, apenas el uno y medio por ciento de la superficie total de la ciudad de México. ¿Por qué no estudia esta solución un consejo de especialistas a la luz de las nuevas conquistas del urbanismo moderno?

Que ese consejo estudie como cuestión fundamental: debe o no conservarse la traza de la ciudad antigua. Que sobre este punto se llegue a una conclusión responsable y definitiva que tengan que aceptar las autoridades actuales y las futuras. Porque, si no se toma ahora una decisión general de defensa, llegará un momento en que todo el tesoro monumental de la ciudad se acabe como las alcachofas, hoja por hoja.

El primer hospital del continente americano.

Para ampliar las calles de Pino Suárez habrá que derribar el Hospital de Jesús, el primer hospital fundado por los españoles en el Continente Americano. ¿Qué comisión de expertos, arquitectos, urbanistas e historiadores aconsejó este atentado?

Si el primer hospital establecido en el Continente Americano estuviera por casualidad en Nueva York, Chicago o San Francisco California ¿los habitantes de la ciudad dueña de ese tesoro permitirían que fuera derribado?

Quien conozca la psicología de los norteamericanos y el criterio y la práctica de las administraciones municipales yanquis, sabe muy bien que en los Estados Unidos ese monumento se conservaría con la mayor devoción, con el más legítimo orgullo, felices de mostrar algo que probara dignamente su pasado ilustre. En cambio aquí en México somos más valientes: lo derribamos para que quepan dos filas más de automóviles.

Otros monumentos notables.

Cuando, para continuar la autopista sur-norte amplíen las calles de Argentina, habrá que derribar, en primer lugar, la casa de la esquina de Argentina y Guatemala, ejemplar único, verdadera reliquia de nuestra arquitectura colonial; en segundo lugar, la casa construida por Manuel Tolsá, famoso arquitecto y escultor de la estatua de Carlos IV, donde actualmente está instalada la Secretaría de Industria y Comercio; y finalmente, el primer patio de la Secretaría de Educación Pública, donde están las mejores pinturas murales de Diego Rivera, con excepción de las de la capilla de Chapingo.

¿No es mucho mejor, para descongestionar el tránsito en el primer cuadro trasladar a otras zonas de la ciudad da Secretaría de Industria y Comercio, la de Educación Pública y aun la de Hacienda? Los locales que ocupan actualmente estas dependencias son ya insuficientes y en unos cuantos años habrá que construirles nuevos edificios. ¿Por qué no planear desde ahora una solución que será definitiva y permanente, y evitará la destrucción de monumentos en la traza antigua de la ciudad?

El llamado progreso.

A mis críticos bien intencionados que, con un criterio simplista, consideran prueba inequívoca de progreso ampliar calles y derribar monumentos antiguos, habría que pedirles, en primer lugar, que se enteren en los principios básicos del urbanismo moderno, y, después, que sobre un plano de la ciudad de México, usando su buen juicio y espíritu práctico, estudien por dónde sería bueno que pasaran las grandes avenidas de unión entre los extremos de la ciudad para descongestionar el tránsito del centro, si precisamente por el centro o más bien hacia la periferia.

Y si entre esas personas bien intencionadas hay algunas con suficientes medios de fortuna para viajar, habría que recomendarles que se dieran una vuelta por Europa y que visitaran las ciudades históricas importantes de Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, España, Holanda, etc., para que se convenzan que no son, por sí mismas, ningún signo de progreso la ampliación de las calles y la destrucción de edificios antiguos.

Alto ejemplo de conciencia democrática.

Todos conocen en Londres la Plaza de Piccadilly, una plaza tradicional y típica, que no cuenta con monumentos históricos de especial importancia, pero que durante unos dos siglos ha sido el centro de una de las zonas más activas y populosas de Londres. El mes de diciembre último se derribó un edificio en ella para construir un rascacielos en cuya fachada y sobre cuya azotea lucirían llamativos anuncios luminosos estilo Broadway y Hollywood.

Se levantó entonces un clamor popular en Londres. Las autoridades municipales de la ciudad dieron el alto ejemplo democrático de oír, en audiencias públicas que duraron once días, las opiniones de personas autorizadas: arquitectos, urbanistas, críticos de arte, toda clase de expertos relacionados con problemas de construcción, de perspectivas urbanas y de tránsito. Además de los alegatos y disertaciones se presentaron estudios, proyectos, dibujos y diapositivas.

Los once días de discusiones públicas terminaron hace un mes, el 14 de enero último. Las autoridades municipales de Londres recogieron todos los informes y conclusiones, y actualmente estudian la suerte arquitectónica de la Plaza de Piccadilly. Lo importante para nosotros es el alto ejemplo democrático dado por las autoridades municipales de Londres. No creo que en una república como México haya nada que nos impida aplicar los procedimientos democráticos de consulta de la opinión pública que acaban de ser aplicados en una monarquía.

Una súplica al Señor Presidente.

Antes de que se tome la determinación más grave que se haya tomado nunca contra la fisonomía histórica y tradicional de la ciudad de México, sería conveniente oír la opinión de las dependencias oficiales a las que, en esta materia, da ingerencia la ley.

La ley de Secretarías y Departamentos de Estado, aprobada por el actual Congreso a iniciativa del Sr. Presidente López Mateos, dice que corresponde a la Secretaría de Educación Pública formular los catálogos del patrimonio histórico nacional y de los monumentos nacionales, así como "proteger los monumentos arqueológicos, los objetos históricos y artísticos, las ruinas prehispánicas y coloniales, las poblaciones típicas y los lugares históricos de interés por su belleza natural".

Y aunque, para el despacho de los asuntos corrientes, la Secretaría de Educación Pública cumple esta obligación a través de los institutos especiales, es indudable que el proyecto del Departamento del Distrito Federal que, de llevarse a cabo en su integridad, destruye unos 25 monumentos catalogados, requiere un estudio especial de dicha Secretaría, que sería bueno se formalizara en un dictamen razonado, público y firmado por sus autores.

Estamos seguros que el Dr. Jaime Torres Bodet, como Secretario de Educación Pública, defenderá los monumentos de la ciudad de México con el mismo empeño y entusiasmo que puso cuando, siendo Director General de la UNESCO, envió a Constantinopla una misión especial para defender una zona arqueológica a orillas del Bósforo que quería modernizar el gobierno de Turquía.

La misma ley citada dice que corresponde al Departamento de Turismo: "Cooperar con la Secretaría de Educación Pública en la protección y mantenimiento de monumentos históricos y artísticos, de lugares históricos o típicos o de interés por su belleza natural, con el fin de mantener y aumentar la atracción del turismo".

¿Qué ha hecho el Departamento de Turismo en relación con los proyectos del Departamento del Distrito Federal? ¿No sería esta una magnífica oportunidad para que el flamante Departamento diera a conocer sus ideas y puntos de vista, así como su interés por conservar los monumentos y aun la fisonomía de la traza antigua de la ciudad de México, que es, para el turista, una atracción mayor que los cajones de vidrio, aluminio y cemento que no hay inconveniente que, en otros rumbos de la ciudad, recuerden al viajero norteamericano sus ciudades natales de Tejas y Arizona?

Nuestra súplica al Sr. Presidente es que las dependencias del Ejecutivo a las que da ingerencia en la materia la vigente Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, compartan la responsabilidad que les corresponde en el proyecto del Departamento del Distrito Federal que va a abrir calles y a destruir monumentos en la traza antigua de la ciudad.

Una súplica al Señor Regente.

Los que conocen bien la ciudad de México saben que el Lic. Uruchurtu no está en un lecho de rosas. En habitantes nuestra ciudad es la duodécima en el mundo; pero las once que vienen antes cuentan con mayores recursos económicos, con más medios naturales para satisfacer sus necesidades y con cierta estabilización en su crecimiento. En la ciudad de México nos falta dinero; nos falta por ejemplo, agua, y la población aumenta cada año en cien mil habitantes, lo doble que en Nueva York, la ciudad más populosa del mundo.

A pesar de estas limitaciones el Lic. Uruchurtu ha hecho maravillas. Sus soluciones han sido a la medida de las nuevas necesidades y no hay duda que su nombre quedará, en la historia de la ciudad, entre los primeros, al lado del de Bucareli y Urzúa. Pero ¿por qué empañar su gloria crucificando a la ciudad antigua con dos autopistas para abrir las cuales hay que derribar unos 25 monumentos artísticos e históricos?

La traza antigua, que fue toda la ciudad hace siglos, es hoy simplemente una pequeña zona, uno de los múltiples centros de la inmensa ciudad; que hoy es México. La presión del tránsito en esa zona será siempre desproporcionada a las facilidades que ofrece, y no se corregirá por mas autopistas que se abran a través de ella.

¿No es mejor considerar definitivamente la traza vieja de la ciudad como una zona histórica y dejarla intacta, como han hecho otros países con ciudades similares a México? ¿No es posible canalizar el tránsito fuera de ella y ayudar a desahogarla reduciendo la afluencia del público a las oficinas administrativas construyendo nuevos edificios —por otra parte, ya muy urgentes— en otras zonas de la ciudad?

A estas preguntas pueden contestar de diverso modo, acaso con muy interesantes novedades y sorpresas, los técnicos, las instituciones especializadas y las personas interesadas en la materia por razón de su profesión, sus aficiones, sus estudios o su experiencia.

Mi súplica al Sr. Regente es que, en audiencias públicas organizadas por el propio Departamento del Distrito Federal —como las que acaban de celebrar las autoridades municipales de Londres— instituciones y personas capacitadas comenten el proyecto de la ampliación de las calles del México antiguo y presenten, si así lo juzgan conveniente, nuevas soluciones o sugerencias.

II.—PONENCIA DEL DIPUTADO LIC. ANTONIO CASTRO LEAL, EN LA MESA REDONDA ORGANIZADA POR LA ASOCIACION MEXICANA DE PERIODISTAS SOBRE LA AMPLIACION DE LAS CALLES DE TACUBA. (24 DE FEBRERO DE 1960)

Quiero, en primer lugar, agradecer a la Asociación Mexicana de Periodistas la oportunidad que me brinda de discutir, en compañía de personas técnicas en la materia que amablemente se han prestado a acompañarnos, un asunto que considero de enorme interés para la ciudad de México y también, por las repercusiones que puede tener, para toda la República.

Deseo plantear cuáles son las cuestiones a debate, presentar mis puntos de vista y escuchar la autorizada opinión de ustedes. La prensa es un instrumento insustituible de difusión de cultura, y por su esfuerzo nobilísimo de poner al alcance del gran público los más importantes problemas nacionales y de ilustrarlo respecto a ellos, merece nuestras más sinceras felicitaciones.

Al enterarme del proyecto de la ampliación de las calles de Tacubá y Guatemala, presenté a la Comisión Permanente del Congreso una moción en el sentido de que siempre que se proyectara la ampliación de calles dentro del trazo antiguo de la ciudad, que significara la destrucción de monumentos artísticos o históricos catalogados en el tesoro nacional, estudiara la cuestión un Consejo especial compuesto por arquitectos, urbanistas, críticos de arte, historiadores y otros técnicos en esas materias, además de las instituciones especializadas como la Dirección de Monumentos Coloniales.

Para fundar mi moción me permití hacer algunas críticas al proyecto de ampliación de las calles de Tacuba y Guatemala, que aquí resumiré brevemente como base para nuestro cambio de impresiones.

Primera crítica.—No se puede justificar la ampliación de las calles de Tacuba y Guatemala para trazar el gran eje que una Atzacapozalco y el Puerto Aéreo, porque, de acuerdo con bien establecidos principios de urbanismo, las grandes avenidas de enlace entre puntos extremos de una ciudad no deben atravesar por el centro de la misma, porque aumentarían innecesariamente la presión de un tránsito ya congestionado. Ejemplos notables de la práctica de las avenidas de enlace hacia la periferia son París y Nueva York. La gran avenida de enlace oriente-poniente, en la zona norte de la ciudad debe tenderse —tan amplia como

se quiera y con tránsito en ambos sentidos— por Pedro Moreno, Honduras y Nicaragua. Ya se pensó en esta avenida desde que se construyó el nuevo Mercado de la Lagunilla y miles de locatarios de dicho mercado la reclaman, según ocurso dirigido al Sr. Presidente de la República del cual me han enviado una copia. Además de su importantísima función de tránsito rápido entre el oriente y el poniente, esa nueva gran avenida redimiría toda una zona pobre, descuidada y sucia de la ciudad.

Segunda crítica.—Pero si la ampliación de las calles de Tacuba y Guatemala no se justifica como parte del gran eje oriente-poniente, algunos consideran que dará fluidez al tránsito dentro del primer cuadro. La simple ampliación de una calle no da, por si sola, fluidez al tránsito. Los autos se detienen en cada esquina por el tránsito de las calles transversales. Una vez ampliadas las calles de Tacuba los autos seguirán deteniéndose en cada esquina, solamente que en lugar de detenerse cuatro filas de coches se detendrán ocho filas y los retardos serán los mismos.

Tercera crítica.—En los últimos años se ha seguido una sabia política urbana: descentralizar el primer cuadro. El gran comercio, la banca, infinidad de profesionistas, toda las facultades universitarias y algunas Secretarías de Estado han salido ya del primer cuadro. Esa tendencia de descentralización debe persistir. ¿Qué sucederá al ampliar las calles de Tacuba y Guatemala? No hay duda que para compensar la muy onerosa cooperación que se impondrá a los propietarios de la acera afectada, se les permitirá elevar más sus construcciones. En lugar de casas de cuatro pisos, habrá casas de ocho pisos. Se duplicará por tanto el número de personas que viven y que trabajan en las cales de Tacuba. Al duplicarse la población se duplicará también la presión del tránsito, a tal grado que no es difícil que se les vuelva a ocurrir a los arquitectos ampliar de nuevo la calle. Se permitirán entonces construcciones de unos doce pisos, con lo cual volverá a aumentar la presión del tránsito y ya por el año de 1980 habrá que ampliar nuevamente las calles de Tacuba. Afortunadamente cuando, para resolver la fluidez del tránsito en el centro, se haga la quinta ampliación de las calles de Tacuba, la cosa será muy fácil porque, ya se está entubando el río del Consulado, sobre el cual es probable que vaya a caer, por el año 2000, la acera norte de la calle de Tacuba.

Cuarta crítica.—Exageramos enormemente la importancia del problema del congestionamiento del tránsito de las calles de Tacuba y en el centro en general. Olvidemos las ciudades norteamericanas como Dallas o Houston y volvamos los ojos hacia ejemplos dignos de la noble ciudad de México. En habitantes somos la duodécima ciudad del mundo. Volvámonos hacia ciudades que están antes que la nuestra. ¿Qué pasa en Nueva York? A ciertas horas del día en la Avenida Broadway, entre las calles 33 y 48, el tránsito se congestiona en tal forma que la gente, para llegar a tiempo a los teatros, abandona el auto y sigue tranquilamente a pie. ¿Qué pasa en París? A ciertas horas el que quiere pasear en auto por los Bulevares de la Magdalena hacia la Plaza de la República, tarda frecuentemente una hora en caminar ocho o diez cuadras. A ciertas horas del día la congestión del tránsito en las grandes ciudades es un mal inevitable. Ni a Nueva York ni a París se les ha ocurrido ampliar las calles para lograr mayor fluidez en el tránsito en las zonas del centro. Y eso que para ampliar esas calles no habría que derribar ningún monumento artístico ni histórico.

Quinta crítica.—Para ampliar las calles de Tacuba y Guatemala hay que derribar algunos monumentos artísticos e históricos. Aquí tocamos un problema que importa a la cultura nacional, a nuestra tradición histórica, a la concepción que del problema se formarán los Gobiernos de los Estados (tradicionalmente irrespetuosos de los monumentos coloniales) y que importa también a nuestro prestigio internacional. El 16 de junio de 1931, hace ya treinta años, el Presidente de la República, en un decreto suscrito por el Secretario de Educación Pública, declaró de interés público la protección y conservación del aspecto típico de la Plaza de la Constitución. El decreto consideraba que la Plaza era la Plaza y sus alrededores, e incluía una lista de las construcciones que formaban parte de ese conjunto, entre ellas las casas de Guatemala números 8, 16, 18, 32, 34 y 38; y las casas de Tacuba números 87 y 92. Pero, además de estas dos casas, la ampliación de las calles de Tacuba afecta a otros monumentos catalogados. ¿Qué nuevas circunstancias han intervenido para modificar el criterio que fijaba el Gobierno en su decreto de 1931? Sobre esta materia sería conveniente el estudio profundo e imparcial que solicité ante la Comisión Permanente. Existe una Comisión de Monumentos que será oída antes de proceder a la ampliación de Tacuba. Además de la competencia de sus miembros, que parece indudable, habría que asegurar su imparcialidad. Los miembros de esa Comisión

que son funcionarios del Departamento del Distrito Federal, que son autores de los proyectos que se estudian o que tienen contratos con dicha dependencia ¿pueden emitir un juicio imparcial? Es principio general de Derecho que no se puede ser juez y parte; lo justificado sería que las personas que se encuentran en esos casos se excusen y dejen su lugar a personas que puedan emitir un juicio independiente.

Una posible solución.—¿No habrá una solución más fácil para acelerar el ritmo del tránsito en el centro de la ciudad? Lo que retarda y dificulta el tránsito de Tacuba es la corriente en las arterias transversales de Bolívar, Motolinia, Isabel la Católica y Palma. ¿Por qué no suspender el tránsito de vehículos de esas calles transversales entre Tacuba y 16 de Septiembre? Este proyecto, tan de acuerdo con las nuevas soluciones del urbanismo moderno, no cuesta ni un centavo, ni derriba monumentos coloniales ni hace perder su aspecto típico a la ciudad. En la calle de Tacuba se impediría la entrada de vehículos hacia Bolívar, Motolinia, Isabel la Católica y la Palma. Los autos que salieran de esas calles hacia Tacuba, tendrían que seguir por esta misma calle agregándose al que viniera de la Avenida Hidalgo. En la Avenida 5 de Mayo el tránsito sería en dos sentidos y, una vez cerradas las calles transversales, tendría una gran fluidez. La calle de Madero se cerraría al tránsito de vehículos, y las personas podrían ir por ella a pie, como en la gran calle comercial de Florida en Buenos Aires. La calle de 16 de Septiembre recibiría solamente el tránsito transversal del lado sur, que se incorporaría al que viniera de la Plaza de la Constitución. De manera que, para el acceso y desahogo entre San Juan de Letrán y la Plaza de la Constitución tendríamos tres calles de oriente a poniente: Tacuba, con tránsito en un solo sentido hacia el oriente; 5 de Mayo, con tránsito en dos sentidos, y 16 de Septiembre con tránsito en un solo sentido hacia el poniente. Por estas tres avenidas, una vez suspendidos los cruces transversales, el tránsito sería de una gran fluidez: semi-rápido en Tacuba y 16 de Septiembre, y rápido por el 5 de Mayo. La realización de este plan no cuesta a la ciudad prácticamente ni un centavo, no hay que derrumbar monumentos coloniales ni imponer onerosas contribuciones a los propietarios.

Costo de la ampliación de Tacuba.—La ampliación de Tacuba tiene seguramente un costo elevadísimo. Habría que ver si los resultados compensan ese costo. ¿Cuánto costará? Fácilmente cien millones de pesos; es

probable que doscientos; no sería raro que ascendiera a trescientos millones. Como un primer acercamiento al problema digamos que la ampliación significa desalojar una faja de 25 metros a lo largo de unos 850 metros, es decir, unos 21,250 metros. El valor catastral en las calles de Tacuba es, si no me equivoco, de 2,300 por metro cuadrado. A este precio, el terreno necesario para la ampliación cuesta unos 50 millones de pesos. Pero ¿se va a obtener ese terreno al valor catastral? Y si no: ¿cuál es su valor comercial? ¿tres mil, cuatro mil, cinco mil pesos por metro? Y al costo del terreno hay que agregar el valor de las obras. Los arquitectos e ingenieros dicen con cierta malicia que, de acuerdo con la Ley de Planificación, todo el costo puede derramarse entre los propietarios y los vecinos favorecidos por la ampliación. Pero aunque paguen todo el costo los particulares y no el Estado se trata de una riqueza que, en una u otra forma, puede beneficiar a la Nación y que no debe dilapidarse inútilmente. Si no se obtiene con el proyecto una ventaja proporcional, renunciemos definitivamente a él.

Un proyecto porfirista.—En el proyecto de la ampliación de las calles de Tacuba se había pensado desde hace mucho tiempo. El distinguido arquitecto Raúl Cacho lo ha llamado “el sueño dorado del dictador Porfirio Díaz” y dice que el edificio tan fastuoso de la antigua Secretaría de Comunicaciones indica el nivel que se quería dar a la calle. Durante cuarenta años los Gobiernos revolucionarios habían olvidado ese proyecto hasta que en la Regencia de 1950 se acordó que se realizara. ¿No es motivo de infinita tristeza y del más profundo desaliento que los arquitectos y urbanistas modernos insistan en que se realice en 1960 —para celebrar el cincuentenario de la Revolución Mexicana— un viejo proyecto porfirista? En 1910 ese proyecto hubiera tenido más sentido porque estaban en el centro de la ciudad todos los comercios, todos los bancos, todas las Secretarías de Estado, todos los profesionistas y hasta el Mercado de las Flores. El proyecto de la ampliación de las calles de Tacuba no lo inició el Lic. Uruchurtu, no tiene su estilo de visión amplia y soluciones coordinadas de gran envergadura. Ese proyecto es pequeño y el Lic. Uruchurtu piensa en grande. Ahí están las obras para evitar las inundaciones y recoger y canalizar las aguas en la ciudad, como el Colector 15 y el interceptor Poniente, así como la entubación del río del Consulado. En estas obras se gastarán acaso 200 millones, pero cada centavo beneficia realmente a la población de la ciudad.

Las colonias proletarias.—He visto repetidas declaraciones de los arquitectos respecto a que hay que hacer de México una ciudad moderna, limpia, grandiosa, donde la vida sea grata y feliz. Y la consecuencia —verdaderamente sorprendente— es que se amplíen las calles de Tacuba. ¿Para quién va a ser más grata y feliz la vida cuando sean más anchas las calles de Tacuba? ¿Para las personas y las familias que vienen en auto al centro a paseo, de compras, o a negocios? Estoy completamente de acuerdo con los arquitectos que hacen esas declaraciones, pero no se me ocurre pensar que la vida sea más grata y feliz derribando los monumentos coloniales de Tacuba y Guatemala. El arquitecto no destruye, sino construye. Triste labor la del arquitecto, que es artista y debe crear, dedicado a destruir un monumento y entreteniéndose en pegar sus piedras para borrar las huellas del crimen. Tengo una gran admiración por la arquitectura moderna de México y fuí el primero que, en el seno del Colegio Nacional, propuso que un representante de la arquitectura se sentara entre nosotros; pero me imagino a la arquitectura moderna de México creando una ciudad moderna, limpia y grandiosa, donde no existe, donde la reclaman desde hace años un millón y medio de miembros de las Colonias Proletarias que quieren una vida más grata y feliz. Ahí tienen campo todos los arquitectos de México para crear una nueva ciudad para la tercera parte de la población actual de la ciudad de México; para crearla hermosa y alegre, con todo el genio de que sean capaces, encontrando soluciones felices que puedan ser un modelo y un orgullo para México y para la América Latina. Pero que no vengan, en nombre de esa ciudad nueva, moderna, limpia y grandiosa que no construyen todavía, que no vengan a decirnos que hay que empezar por derribar los monumentos coloniales de Tacuba y Guatemala.

Celebremos la Revolución construyendo.—El año pasado de 1959 el Lic. Uruchurtu anunció que en 1960 se llevarían a cabo muy importantes obras para resolver los problemas más urgentes de las Colonias Proletarias. Lo felicitamos entonces y lo felicitamos ahora, porque no podrá celebrar mejor la ciudad de México el cincuentenario de la Revolución Mexicana que dando a las grandes masas —como piden los arquitectos con tanta justicia— una vida más grata y feliz. Hay en la ciudad 305 colonias Proletarias, en las que vive un millón y medio de personas, viven como pueden, unas bien con todos los servicios, otras, muchas, muchísimas, muy mal. Sin calles, sin luz, sin agua, sin drenaje,

sin escuelas y también sin casas, porque hay algunas que viven en cuevas. Los terrenos de estas colonias son buenos y malos. En Barrio Norte, que pertenece al Distrito electoral que tengo la honra de representar en la Cámara de Diputados, no hay calles; tiene algunos crestones que en la temporada de lluvias se desprenden y destruyen una choza o matan a una persona; las miserables casas están sobre las cuevas que han dejado las minas de arena y que en un momento pueden tragar a la gente. Ya han muerto personas en un derrumbe de arena antes de que lleguen los bomberos. En los lugares donde no hay agua, las pipas llegan a repartirla. Dos cubetas para cada familia. Hay pocas pipas porque las que se prestaron a los bomberos se han destruido. En alguna escuela, todavía la semana pasada hice gestiones, que ya fueron oídas, para que instalaran una toma de agua porque los niños que querían ir al excusado tenían que llevar de su casa una cubeta de agua. De las 305 Colonias Proletarias, la tercera parte no están reconocidas. El Instituto de la Vivienda les presta dinero para que construyan casas, pero no hay quien les preste para la urbanización. Y la Colonia no puede ser reconocida porque no está urbanizada y no tiene servicios porque no está reconocida. Y yo digo a los señores arquitectos: Olvídense de las calles de Tacuba, aquí en todas estas Colonias Proletarias está la oportunidad de crear, de construir, de que el arte que han estudiado para dar habitaciones a los hombres se cumpla ofreciendo una vida grata y feliz a un millón y medio de colonos proletarios. ¿Cuándo ha habido una oportunidad más brillante para trabajar por su patria y por los suyos?

Súplica al Señor Presidente.—El Lic. Uruchurtu, Regente de la ciudad, con visión amplia y generosa ha prometido a las Colonias Proletarias resolver sus problemas más urgentes este año; nosotros, los diputados del Distrito Federal prometimos todos los días de nuestra campaña trabajar porque se resolvieran esos problemas. Considero, señor Presidente, que represento no sólo a las Colonias Proletarias de mi Distrito sino de todo el Distrito Federal, al suplicar a usted que no se distraiga el menor esfuerzo, que no se gaste ni un centavo en la ampliación de las calles de Tacuba mientras no se resuelvan los problemas de las Colonias Proletarias; las gentes que pasan por Tacuba en auto pueden por muchos años esperar media hora en cada esquina; el millón y medio de colonos proletarios, que viven una vida de miseria y sacrificio, no pueden esperar más, no es humano que esperen más.