

ENTREVISTA CON

Teodoro González de León

Ganar la ciudad

El interés y el amor que este incansable arquitecto ha dedicado a la ciudad de México son patentes en los proyectos mencionados en esta conversación: el rescate del Centro Histórico, la reinven- ción del corredor turístico de la Avenida Reforma y la propuesta de dotar a la zona de Texcoco de una vitalidad lacustre.

La ciudad de México se ha construido a través de destrucciones muy onerosas. Obstinarse en asentar la capital novohispana sobre las ruinas de Tenochtitlan costó destruir la maravilla ecológica de los cinco lagos de la cuenca de México, que siempre amenazan con volverse a formar, inundando de aguas negras y lodos la megalópolis (un vestigio de ese sistema lacustre podría recuperarse con gran provecho para la ciudad, empeño al que se ha dedicado, entre otras muchas labores, Teodoro González de León, no obstante la falta de voluntad y constancia política para lograrlo plenamente).

La ciudad neoclásica de fines del XVIII dio al traste con gran parte de sus tesoros barrocos, y la ciudad liberal del XIX destruyó otro tanto del precioso patrimonio colonial (templos y altares, conventos y claustros, palacios, acueductos). Periódicamente se construyó y se destruyó. En la década de 1950, dos elementos nuevos: la explosión demográfica, y el crecimiento y especulación urbanos totalmente fuera de control —ante la total indiferencia de las autoridades—, desataron la destrucción mayor. El resultado es una inmensa pérdida de joyas arquitectónicas y urbanísticas, y el caos actual, una y otra vez sujeto a reglamentos tardíos que siempre desborda.

Teodoro González de León considera todo esto, paradójicamente, con pesimismo y con entusiasmo. Deplora lo perdido y los graves problemas que aquejan la ciudad, pero acomete con invariable energía la tarea de inventar y proponer soluciones. Recientemente platicó con nosotros sobre su innovadora e infatigable visión de la ciudad.

MIQUEL ADRIÀ: ¿Crees que la ciudad de México tiene solución? ¿Estamos ante un caso perdido?

TEODORO GONZÁLEZ DE LEÓN: La ciudad no se ha perdido. Es una ciudad muy activa que sigue trabajando bien. Siento que hay un patrón muy rígido para enjuiciar las ciudades, conducido por una idea europea de la ciudad. Otros se basan en un paradigma de ciudad norteamericana, que comenzó en los cincuenta y fue nuestro modelo durante veinte años, lo cual fue una desgracia porque, en comparación, esta ciudad se ha desarrollado en poco espacio (siendo lo vasta que es) y con poca altura: nos falta mucho terreno para los grandes establecimientos que se necesitan y que exige la época moderna: centros de convenciones, grandes estaciones, aeropuertos... Son establecimientos que devoran suelo. Los pobres que habitan esta ciudad son empacados en dos o tres pisos, con una densidad monstruosa, pero las infraestructuras siguen funcionando: el Metro, por ejemplo —que para los veinte millones que somos no es “nada”—, funciona. Sin embargo, hace doce años que no se invierte en el Metro.

MIQUEL ADRIÀ: ¿Y hace cuánto tiempo que no se invierte en la infraestructura diaria?

T.G.L.: En los años setenta, Hank González hizo cambios radicales, muy dañinos, pero que trajeron racionalidad. Existía una imagen urbana, con palmeras en los

camellones y muchos árboles. Hank arrasó con eso, pero dio coherencia a la red vial, que estaba totalmente descoyuntada. Ésa es una labor que debería haber seguido siempre: dar coherencia a la vialidad es una tarea de todos los días.

MIQUEL ADRIÀ: Durante la primera mitad del pasado siglo, la ciudad se fue desarrollando siguiendo la línea de Reforma, pero por áreas, de manera controlada.

T.G.L.: Es a partir de los años cincuenta cuando empieza realmente el crecimiento desbocado, porque el crecimiento de los treinta y de los cuarenta se desarrolló muy bien (pensemos en Polanco). Incluso las zonas populares se construían con base en concursos: el crecimiento era manejable. Pero sucedió algo que nadie, ningún político, calculó, que es el crecimiento demográfico, más la emigración campo-ciudad. Mucha gente migró del campo, sí, pero la ciudad se transformó por crecimiento vegetativo tanto como por crecimiento migratorio. Mitad y mitad. Es mentira el cuento de que fue pura migración. Lo que sucedió es que la ciudad creció a lo loco, ante la ceguera brutal de todos, que decían: es bueno que crezca, hay mucho espacio aquí.

MIQUEL ADRIÀ: Para entonces algunos intuyeron que convendría descentralizar, y empiezan las ciudades satélite...

T.G.L.: Lo que sucedió es que se impidió el crecimiento de la ciudad. El regente Uruchurtu metió el freno y tomó el modelo gringo de que la ciudad debía crecer con automóviles, porque el Metro le parecía espantoso: “Eso es para las ratas”, decía. Claro que él tenía casa en Los Ángeles. Por un lado alentó el automóvil y por el otro frenó totalmente el crecimiento, bajo el argumento de que la ciudad no debía crecer sino llenar sus huecos. Y los huecos existían, por su-

puesto, pero él no pensaba que cuando hay crecimiento demográfico la gente ya está pensando en comprar aquí y comprar allá. El proyecto de Miguel Alemán con Mario Pani se hizo, justamente, para librar la congelación del borde de la ciudad que provocó Uruchurtu.

M.A.: Muchos inversionistas, como Basurto, se fueron, y se desparramó la mancha urbana.

T.G.L.: Sí, salieron de la ciudad, ya no les quedó nada. Barragán se fue al Pedregal, pero como último reducto. Esa época es de grandes anomalías: se congela el crecimiento, pero a la vez hay una gran expansión informal, porque es el momento en que se hace Nezahualcóyotl, Ciudad Azteca y todos los asentamientos irregulares masivos, pero se hacen a lo bestia. Empiezan entonces a poblarse las laderas del Distrito Federal con gente pobre, y así van creciendo, construyéndose solas, sin ninguna regulación.

M.A.: Pero con cierto orden en el trazado.

T.G.L.: Tienen una traza perfecta. El Pedregal, por ejemplo, era una zona brutalmente irregular, y el trazo que hicieron fue perfectamente regular. Esos asentamientos estaban todos controlados por el PRI, y ahora muchos son controlados por el PRD. Pero entonces eran todos del PRI,

y eso es una forma de populismo disfrazado, porque los partidos nunca daban la cara, jamás dijeron que eran ellos, pero sin duda eran sus líderes. Yo lo sé porque en el Instituto de Vivienda los tratábamos.

M.A.: ¿Qué opinas sobre la situación del Lago de Texcoco? ¿Es un caso reversible?

T.G.L.: Soy pesimista, porque quienes están construyendo el aeropuerto no han querido aceptar que una vecindad de agua sería maravillosa para el aeropuerto, y para el desarrollo urbano alrededor. Están pensando en drenar el terreno y poner una gran barda. Una vez más en nuestra historia, en lugar de pactar con el agua, aceptarla y sacarle provecho, se tiende a sacarla. El Valle de México ha ido perdiendo su condición privilegiada entre lagos y montañas al desecarse. Y ahora es la última ocasión que tenemos de recuperar el Lago de Texcoco. El proyecto que proponen es una tristeza: en lugar de tener una gran masa de agua, que protegería el aeropuerto y que alentaría el desarrollo urbano del único pedazo del valle abierto al crecimiento, deciden aplicar una norma gringa que nadie cumple—que a milla y media no se puede tener un cuerpo de agua. Cuando tú vas a Nueva York llegas por agua...

Lo que está realmente mal en la ciu-

dad es que se han congelado todos los proyectos de infraestructura. Desde que gobierna el PRD se han congelado todos los programas viales. El problema de la red vial no se va a resolver con segundos pisos, ni con plebiscitos para saber si la gente quiere segundos pisos. En ningún lado del mundo se plebiscita un proyecto como ése; además no existe el proyecto. Con los ciento veinte millones de pesos que cuesta el plebiscito podría mandarse hacer un estudio de tráfico respetable, con expertos internacionales: un estudio que sacara a la luz las verdaderas prioridades del problema de tráfico y de circulación. Entonces López Obrador tendría una buena baraja para elegir.

M.A.: Pese a tu pesimismo, sigues aportando ideas. Con Alberto Kalach estás proponiendo optimizar una alternativa al segundo piso.

T.G.L.: Detectamos qué lugares eran conflictivos y les buscamos solución. Pero esa propuesta ya se la apropiaron.

M.A.: ¿Qué hacer con el Centro Histórico?

T.G.L.: Vivienda de nivel social más alto del que está ahí. Mezclar gente y diversificar los cambios de uso, como sucedió en Times Square de Nueva York, por ejemplo. Esa zona estaba muy deteriorada, llena de antros y venta de droga. Alentaron los cambios de uso y volvieron a recuperar todos los teatros, cambiando los

Ilustración: LETRAS LIBRES / Renata



espectáculos porno por entretenimiento de Disney, y pegó. Creo que la primera estrategia para mejorar el Centro Histórico es hacer vivienda y pequeñas intervenciones ejemplares que contagien el entorno inmediato. Algo tan simple como lo que hizo Hank en varios lugares del Estado de México, eso de arreglar la plaza de toros y pintar todo el pueblo de blanco dignificó el espacio urbano. La idea es llevar a cabo pequeñas intervenciones: dos palmeras en el fondo de esta calle, una fuente en este rincón, cosas de ese tipo, puntuales. Pequeñas intervenciones de calidad que ayudarán a regenerar su zona próxima. Es el primer paso para que, como ciudadanos, nos apropiemos de la ciudad; después vendrán las intervenciones estratégicas, las infraestructuras.

M.A.: *¿El corredor turístico de Reforma podría ser un ejemplo?*

T.G.L.: Puede ser, pero el proyecto está

parado. Por desidia, por abandono o porque ya no tienen dinero... Pusieron la luz, pero el pavimento ya no lo cambiaron, el pavimento sigue igual. Ahí, la ayuda debe empezar por llenar los lotes vacíos: a ver de quién es este lote, te presto dinero, tú construyes y en poco tiempo aparecerá actividad. Lo que falta es un buen gestor. Ahora estamos haciendo un proyecto en Reforma que espero reactive el área. Y mezclamos actividades muy diversas, incluyendo vivienda, comercios, negocios, entretenimiento, etc. La diversidad de actividades volvería a atraer a los ciudadanos a Reforma, al Centro.

M.A.: *¿Y hacia dónde se ha ido la ciudad?*

T.G.L.: El abandono del Centro ha hecho crecer el Sur y el Poniente, para los ricos, al Este se han ido los pobres, y el Norte está bastante mezclado, porque hay establecimientos y centros comerciales y de esparcimiento fuertísimo, hacia donde va la clase media alta. Este creci-

miento centrífugo está dividiendo todavía más la ciudad entre ricos y pobres.

M.A.: *¿Ha crecido el DF al azar?*

T.G.L.: El azar es el factor número uno del crecimiento de la ciudad. Cuando me di cuenta de esto, creo que escandalicé a los planeadores urbanos de los años sesenta. Pero para mí fue una liberación y aprendí a observar los accidentes, las casualidades. Y también a incorporar algún edificio que dé orden, o que llame la atención en un desorden. En el fondo, así es la ciudad moderna, la de América, porque Europa no conoció la ciudad moderna sino hasta después de la Segunda Guerra.

M.A.: *¿Hacia dónde crees que vaya la ciudad del futuro?*

T.G.L.: Yo creo que a donde nos lleven las infraestructuras. Lo que nos dicte el transporte y el agua: ése va a ser el gran problema del futuro y puede ser la salvación de la ciudad. La primera condición es el transporte: para que puedas llegar a cualquier lado rápidamente, tienes que hacer tu estrategia personal y buscar trabajo cerca de tu vivienda. Con agua recuperáramos los lagos, sanearíamos la atmósfera. Eso sería una solución maravillosa...

M.A.: *No obstante ese entusiasmo, ¿eres optimista o pesimista?*

T.G.L.: Hay razones para el pesimismo. Sobre todo con una clase política que pone oídos sordos. Pero hay que seguir aportando ideas para recuperar esto. O apropiarnos de lo otro: de plano hacer la ciudad. Recientemente propusimos la recuperación de Los Pinos para la ciudad, y ahora estamos formulando unas ideas para la Villa de Guadalupe...

¡Hay que estar constantemente asediando a los políticos! —



VENDEDORES AMBULANTES Se calcula que la derrama económica por esta actividad en el DF es de 24,000 millones de pesos, que representan el 30 % del PIB nacional. (Zona Metropolitana del Valle de México, p. 246.) La Subsecretaría del Trabajo y Previsión Social del DF calcula que existen 120,000 trabajadores no asalariados en el DF. Un vendedor de semáforo obtiene ganancias de entre cien y ciento cincuenta pesos al día. (Reforma, 28-IV-2002.)