

## **La torre: reto a la inteligencia y desafío a la memoria**

**Alfredo Acle Tomasini©**

En la historia de México la idea de construir un monumento a la independencia nacional asocia una mezcla curiosa de personajes: emperadores de efímeros imperios con individuos que encontraron en la reelección indefinida, la fórmula para gobernar a la incipiente república como su propio reino.

En 1822 Agustín de Iturbide, emperador del primer Imperio Mexicano, erigió el primer monumento a la Independencia en Celaya, Guanajuato donde todavía se encuentra y cuyo diseño correspondió al arquitecto Tresguerras.

En 1843, López de Santa Ana, su alteza serenísima como se hacia llamar, intentó edificar uno en la Plaza de Armas, que no pasó de la construcción de su base o zócalo, y que sólo sirvió renombrar a dicha plaza con un término que hoy parece surrealista – el zócalo – al referirse a algo que ya no existe y sobre lo que no se colocó nada. Circunstancia que quizá, preconizó la pérdida de la mitad del territorio nacional ocurrida cinco años después, y que nos demostró que no hay independencia sin soberanía y unidad nacional.

Por absurdo que parezca, en 1864, Maximiliano, emperador del efímero segundo Imperio, convocó a un concurso que no pasó de una maqueta. En 1876, durante su primer período como presidente de la República, Díaz lanzó una convocatoria que terminó en nada, quizá porque estaba más preocupado en urdir la forma de reelegirse.

En 1900, y ya con veinte años en la presidencia, Díaz le encarga al arquitecto Rivas Mercado el diseño del monumento a la independencia que hoy se ubica en el Paseo de la Reforma y cuya primera piedra se colocó en 1902. Pero, cuatro años más tarde cuando la columna ya se empezaba a construir, ésta perdió – como la torre de Pisa - verticalidad al hundirse la cimentación.

Esto obligó a desmontar todo lo construido y volver a empezar desde el desplante de una nueva cimentación, que dotó al monumento de una característica singular, dado que es el único en el mundo cuya altura crece cada año. Así, el Ángel de la Independencia, que ya tuvo un vertiginoso descenso en 1957, se encuentra tres metros por encima del nivel que tenía cuando Díaz lo inauguró en 1910.

Pero el Ángel ha sido más que un mudo testigo del hundimiento de la ciudad que inexorablemente incrementa su altura aunque no vuela; también ha atestiguado un urbanismo anárquico producto de nuestra endémica visión cortoplacista para construir y organizar algo tan básico como nuestro hábitat; deficiencia que la “democratización” de la capital ha acentuado, en la medida que las agendas personales de los transitorios jefes de Gobierno se orientan a buscar la presidencia y no a servir a la ciudad.

Desde arriba el Ángel ha visto como se fraccionaban terrenos para edificar colonias cuyas calles deliberadamente no se hacían coincidir entre ellas, para crear una falsa sensación de aislamiento que a la postre generó enormes problemas de circulación. También se ha

cansado de ver nuestra incapacidad para enfrentar con oportunidad las tendencias demográficas cuyos efectos no son difíciles de prever. Sin embargo, parece que tenemos una inclinación congénita a resolver los efectos y no a corregir las causas. Ahí están, por ejemplo, los 30,000 vehículos que mensualmente se integran a la circulación, y ahí siguen los iluminados constructores de puentes y segundos pisos.

A quiénes se oponen a la construcción de la Torre Bicentenario no les faltan razones, y menos evidencias para demostrar que en urbanismo los gobiernos de la ciudad han salido reprobados, con la agravante de que sus errores quedan inscritos en nuestra vida diaria como taras que cargamos y pagamos. Ejemplos recientes sobran: los puentes de los poetas, Santa Fe y sus pésimos accesos, cuya urbanización inexplicada en un plan de desarrollo de la ciudad, permitió en cambio incrementar geoméricamente el valor de terrenos marginales, y de los cuales muchas empresas quieren salirse.

La mayoría de quiénes trabajan y acuden a los rascacielos de Nueva York usan el transporte público y no el automóvil. En México, dada la deficiencia del primero, ocurre lo contrario. No se necesita ser muy sagaz para pensar que una torre de 70 pisos se convertirá en un imán brutal que atraerá y expulsará miles de vehículos al ritmo de las horas, y que, por ende, extenderá su influencia en una amplia zona que ya carga con problemas viales. Decir que esto no va pasar es un reto a la inteligencia de los capitalinos y un desafío a una evidencia que lejos de ser neutra, se sufre y nos cuesta.