

¿Dónde la CS.?

ALELUYA

Por Rafael García Granados

No todo se arregla con decretos. Hay en nuestra ciudad defectos y deficiencias urbanas que en vano se ha tratado de corregir, porque el remedio no se ha buscado por el camino adecuado, sino mediante la expedición de leyes y decretos que resultan letra muerta, porque es mecánicamente imposible ponerlos en vigor. En este caso se encuentra todo el complejo que molesta a la industria establecida en la ciudad.

Muchos los requisitos que debe llenar un barrio urbano o suburbano para servir en buenas condiciones de asiento a la pequeña o a la gran industria. Ante todo precisa que esté ubicado en las inmediaciones de los centros ferroviarios; si la industria es importante, que disponga de un escape de ferrocarril en sus propios patios para hacer costeables los fletes y que se pueda disponer del tiempo necesario para la carga y descarga en sitio seguro y sin obstruir la vía pública. Si esto se consigue en un sitio que a la vez se encuentre cerca de alguna gran carretera para facilitar los transportes por dicha vía, ¡miel sobre hojuelas! Todos los industriales experimentados saben cuántos negocios que debieran haber sido brillantes, han fracasado por el costo elevado de los transportes.

En seguida hay que tener presente que no es juicioso ni debido establecer fábricas en barrios residenciales, aunque las residencias sean de obreros o proletarios. La fábrica molesta y perjudica a los vecinos residentes tanto como éstos molestan a la fábrica con su vecindad. Un taller o fábrica en barrio residencial es algo así como una suegra que vive en casa del yerno o, mejor aún, de la nuera. El pito o la campana que dan la señal de entrada y salida, son sin duda los menos molestos de los ruidos que suelen producir. Talleres mecánicos y fábricas pequeñas ubicadas en la colonia de San Rafael, en las calles de Cham González y en cierto sector de la Colonia Roma Sur, han hecho gastar mucho papel y tinta a los cándidos vecinos que creen en el Reglamento Contra el Ruido, que es una de las muchas leyes que no se aplican porque no pueden aplicarse: porque con leyes no se improvisan barrios fabriles. Pero no se crea que los ruidos son el único producto de las fábricas que molesta al vecindario y le produce lesiones, a menudo incurables, del sistema nervioso. Los vecinos de Mixcoac también han gastado mucho papel y tinta en cursos a todas las autoridades mayores y menores, por el polvo impalpable que despiden las fábricas de cemento y que, según aseguran, no sólo atrofia las plantas de sus jardines sino también los pulmones de sus hijos. Y si del polvo pasamos a los olores, a veces simplemente desagradables, pero en otras ocasiones venenosos para el organismo humano, tendremos que recordar una vez más el papel y tinta que han gastado, entre otros, ciertos vecinos del barrio de Tacuba.

Hemos hecho memoria de las plagas anteriores que afligen a nuestra ciudad, para comunicarles con

alegría a las muchas víctimas de la fábrica y del taller, que en un porvenir cercano cesarán sus tormentos. Y digo en un porvenir cercano, porque los verdaderos progresos de la ciudad se imponen por sí mismos, por su propia bondad y sin necesidad de leyes o reglamentos. Un barrio fabril que llene todas las condiciones enumeradas anteriormente: escapes de ferrocarril de vía ancha y angosta en los patios mismos de las industrias; ubicación inmediata a la carretera de Laredo; ausencia absoluta de vecinos residentes a quienes molesten ruidos, vapores olorosos o polvos impalpables, no podrá menos que atraer como gigantesco imán a la industria urbana, aun a aquella cuyas instalaciones sean costosas, porque ese costo quedará sin duda compensado con la atractiva exención de impuestos por diez años que ha concedido a todas las industrias que ahí se establezcan, el gobierno del Estado de México, en cuyo territorio y a sólo once kilómetros de la Plaza de la Constitución de nuestra ciudad, se halla la Ciudad Industrial.

Esta no ha sido planeada y ejecutada por dilettantes sino por técnicos experimentados que han tenido presente el resultado obtenido en otras ciudades industriales construidas en las inmediaciones de grandes ciudades europeas y norteamericanas. Así pues, no habrá que temer el fracaso con que suelen emprenderse los grandes negocios que desde su nacimiento están condenados al fracaso. En nuestra Ciudad Industrial, por el contrario, todo se ha previsto para garantizar el éxito, y poco han de vivir quienes no vean el humo de centenares de chimeneas y oigan el ruido de centenares de silbatos que proclaman a los cuatro vientos nuestro progreso industrial.

Pero ese humo y esos silbatos no molestarán a las familias de los obreros y de los empleados de las fábricas, porque éstos tendrán su alojamiento en colonias inmediatas científicamente estudiadas de acuerdo con el clima y los vientos dominantes para llenar todos los requisitos de la higiene y del "confort" modernos. En estas colonias obreras, cuya distancia de la zona fabril es suficientemente corta para que nadie piense siquiera en usar vehículo alguno, las familias de los empleados y obreros tendrán todas las comodidades que reclama la vida moderna de una comunidad civilizada: escuelas primarias y superiores vigiladas por los mismos padres de familia; mercados espaciosos y bien surtidos hechos de acuerdo con las prescripciones de los higienistas; iglesias, hospitales y consultorios para llenar las necesidades del espíritu y del cuerpo; cinematógrafos, casinos y demás centros honestos de esparcimiento que permitan a los obreros y a sus familias llevar una vida sana y confortable que los aparte de la tentación de acudir a menudo a la ciudad de México.

¿Quién, que vea realizado el programa que hemos esbozado brevemente, no dirá con nosotros, Aleluya?

PRIMERA CIUDAD INDUSTRIAL

Ignacio Morelos Zaragoza

tiempo y de costo, por la simplificación de la maniobra.

La primera sección de la citada Primera Ciudad Industrial, se está construyendo justamente a la altura de la intersección de los dos ramales en que se bifurca la carretera que conduce al Tlalvado, o sean el que parte hacia la Colonia Insurgentes, elevándose sobre el lomerío que se interpone en ese lugar, y la que conduce a la Villa de Guadalupe. Esta última carretera ofrece la ventaja, para el tráfico industrial, de ser plana, librando de todo género de problemas a los transportes pesados, cuando éstos se encaminan a la capital o hacia los caminos del sur.

No menos interesante es la parte que se refiere a la colonia obrera, pues su trazo ha sido subordinado también a la técnica moderna y a todas las exigencias de la higiene y de la comodidad de sus habitantes.

Lo que pudiéramos llamar la ciudad obrera, tiene una lotificación perfecta y bien orientada, y su localización ha sido previamente estudiada a fin de librarla de las molestias que pudieran acarrear sobre ella el viento dominante como vehículo de humos y vapores de las chimeneas de la Ciudad Industrial.

La Ciudad Obrera está calculada para contener holgadamente la población que exijan las fábricas, más las familias de los que las tengan.

Estará dotada de mercados, jardines, escuelas, salones de espec-

táculos, parques deportivos, balnearios, etc., en amplitud suficiente para que los habitantes no necesiten, si no lo desean, trasladarse a ningún otro sitio de población para hacer compras y demás menesteres de la vida regular.

Cada fábrica, al adquirir su lote industrial, podrá adquirir también el lote correspondiente para construir habitaciones para sus obreros, lo que le dará la ventaja de situar en puntos próximos uno de otro, a fin de obtener mayor comodidad y ahorro de tiempo en la intercomunicación.

Además de las anteriores ventajas, fuimos informados de que el gobierno del Estado de México, a cuya jurisdicción pertenecen los terrenos donde está siendo construida la dicha Primera Ciudad Industrial, ha otorgado mediante decreto, una exención por diez años, del 90% de los impuestos del Estado, a las industrias que se establezcan en aquel lugar, lo que por sí solo constituye un estímulo apreciable para los industriales.

Ahora bien, el solo hecho de concentrar en un sitio determinado un gran número de industrias, significa un considerable ahorro en el costo de transportes, tanto para los interesados en particular, como para las empresas porteadoras cuyos servicios se utilicen.

La dispersión en materia industrial, es antieconómica, y más aun si tal dispersión comprende ubicaciones dentro de los perímetros destinados a población propiamente dicha.

En el desarrollo de las ciudades modernas, se está cuidando especialmente de evitar que se injerten en las zonas urbanizadas, fábricas y talleres, pues además de que en muchos casos constituyen éstos un peligro real o una molestia para los vecinos, no es económico adquirir, o simplemente utilizar en la instalación de fábricas, patios y almacenes, superficies de terreno que lógicamente tienen un alto valor cuando están enclavadas en los sectores residenciales.

Por tal motivo, unas veces obedeciendo a ordenamientos expresos, y otras a las razones expuestas anteriormente, poco a poco van saliendo de los núcleos poblados las unidades industriales, para establecerse fuera, en sitios adecuados para el trasporte de productos y materias primas; pero hasta ahora no se había seguido ningún plan encaminado a lograr una reconcentración industrial, como la que permite el proyecto a que nos hemos venido refiriendo, que ya está en plan de activa realización.

Lo antes expuesto nos induce a esperar que esa gigantesca empresa de colonización, tan diferente en sus aspectos a las que hemos conocido hasta ahora, no sólo será un éxito desde el punto de vista del negocio, sino una obra de positiva utilidad, así para los industriales y obreros en sí, como para la economía del país.

oc en Relación Residenciales rias

ocupación por industrializar a México es casi obsesional, es un acierto y una aportación

Concesionaria de negocios y cartel

Concesionaria de

POR \$ 300.00

R E C I B I de Fraccionamientos Industriales, S.A.,
la suma de TRESCIENTOS PESOS 00/100, por el artículo -
titulado "Aleluya" que escribí para la propaganda de la
Ciudad Industrial.

Méjico, D.F., 23 de agosto 1944.

*Rev. de A. Casme 3
16-17-57*

apareció en *Noticias* *Julio*
fue pagado como anuncio 4

ALELUYA

Por Rafael García Granados.

No todo se arregla con decretos. Hay en nuestra ciudad defectos y deficiencias urbanas que en vano se ha tratado de corregir, porque el remedio no se ha buscado por el camino adecuado, sino mediante la expedición de leyes y decretos que resultan letra muerta, porque es mecánicamente imposible ponerlos en vigor. En este caso se encuentra todo el complejo que rodea a la industria establecida en la ciudad.

Son muchos los requisitos que debe llenar un barrio urbano o sub urbano para servir en buenas condiciones de asiento a la pequeña o a la gran industria. Ante todo precisa que esté ubicado en las inmediaciones de los centros ferroviarios; si la industria es importante, que disponga de un escape de ferrocarril en sus propios patios para hacer costeables los fletes y que se pueda disponer del tiempo necesario para la carga y descarga en sitio seguro y sin obstruir la vía pública. Si esto se consigue en un sitio que a la vez se encuentre cerca de alguna gran carretera para facilitar los transportes por dicha vía, ¡miel sobre hojuelas! Todos los industriales experimentados saben cuantos negocios que debieran haber sido brillantes, han fracasado por el costo elevado de los transportes.

En seguida hay que tener presente que no es juicioso ni debido establecer fábricas en barrios residenciales, aunque las residencias sean de obreros o proletarios. La fábrica molesta y perjudica a los vecinos residentes tanto como éstos molestan a la fábrica con su vecindad. Un taller o fábrica en barrio residencial es algo así como una suegra que vive en casa del yerno o, mejor -

aún, de la nmera. El pito o la campana que dan la señal de entrada y salida, son sin duda los menos molestos de los ruidos que suelen producir. Talleres mecánicos y fábricas pequeñas ubicadas en la colonia de San Rafael, en la calle de Abraham González y en cierto sector de la Colonia Roma Sur, han hecho gastar mucho papel y tinta a los cándidos vecinos que creen en el Reglamento Contra el Ruido, que es una de las muchas leyes que no se aplican porque no pueden aplicarse: porque con leyes no se improvisan barrios fabriles. Pero no se crea que los ruidos son el único producto de las fábricas que molesta al vecindario y le produce lesiones, a menudo incurables, del sistema nervioso. Los vecinos de Mixcoac también han gastado mucho papel y tinta en ocursos a todas las autoridades mayores y menores, por el polvo impalpable que despiden las fábricas de cemento y que, según aseguran, no sólo atrofia las plantas de sus jardines sino también los pulmones de sus hijos. Y si del polvo pasamos a los olores, a veces simplemente desagradables, pero en otras ocasiones venenosos para el organismo humano, tendremos que recordar una vez más el papel y tinta que han gastado, entre otros, ciertos vecinos del barrio de Tacuba.

Hemos hecho memoria de las plagas anteriores que afligen a -- nuestra ciudad, para comunicarles con alegría a las muchas víctimas de la fábrica y del taller, que en un porvenir cercano cesarán sus tormentos. Y digo en un porvenir cercano, porque los verdaderos progresos de la ciudad se imponen por sí mismos, por su propia bondad y sin necesidad de leyes o reglamentos. Un barrio fabril -- que llene todas las condiciones enumeradas anteriormente: escapes de ferrocarril de vía ancha y angosta en los patios mismos de las industrias; ubicación inmediata a la carretera de Laredo; ausencia absoluta de vecinos residentes a quienes molesten ruidos, vapores

olorosos o polvos impalpables, no podrá menos que atraer como gigantesco imán a la industria urbana, aun a aquella cuyas instalaciones sean costosas, porque ese costo quedará sin duda compensado con la atractiva excensión de impuestos por diez años que ha concedido a todas las industrias que ahí se establezcan, el Gobierno del Estado de México, en cuyo territorio y a solo.....kilómetros de la Plaza de la Constitución de nuestra ciudad, se halla la Colonia.....

olorosos o polvos impalpables, no podrá menos que atraer como gigantesco imán a la industria urbana, aun a aquella cuyas instalaciones sean costosas, porque ese costo quedará sin duda compensado con la atractiva excensión de impuestos por diez años - que ha concedido a todas las industrias que ahí se establezcan, el Gobierno del Estado de México, en cuyo territorio y a solo once kilómetros de la Plaza de la Constitución de nuestra ciudad, se halla la Ciudad Industrial.

Esta no ha sido planeada y ejecutada por dilitantes sino por técnicos experimentados que han tenido presente el resultado obtenido en otras ciudades industriales construidas en las inmediaciones de grandes ciudades europeas y norteamericanas. Así pues, no habrá que temer el lirismo con que suelen emprenderse los grandes negocios que desde su nacimiento están condenados al fracaso. En nuestra Ciudad Industrial, por el contrario, todo se ha previsto para garantizar el éxito, y poco han de vivir quienes no vean el humo de centenares de chimeneas y oigan el ruido de centenares de silbatos que proclaman a los cuatro vientos nuestro progreso industrial.

Pero ese humo y esos silbatos no molestarán a las familias de los obreros y de los empleados de las fábricas, porque estos tendrán su alojamiento en colonias inmediatas científicamente estudiadas de acuerdo con el clima y los vientos dominantes para llenar todos los requisitos de la higiene y del "confort" modernos. En estas colonias obreras, cuya distancia de la zona fabril es suficientemente corta para que nadie piense siquiera en usar vehículo alguno, las familias de los empleados y obreros tendrán todas las comodidades que reclama la vida moderna de una comunidad civilizada: escuelas primarias y superiores vigiladas por los -

mismos padres de familia; mercados espaciosos y bien surtidos hechos de acuerdo con las prescripciones de los higienistas; iglesias, hospitales y consultorios para llenar las necesidades del espíritu y del cuerpo; cinematógrafos, casinos y demás centros honestos de esparcimiento que permitan a los obreros y a sus familias llevar una vida sana y confortable que los aparte de la tentación de acudir a menudo a la ciudad de México.

¿Quién, que vea realizado el programa que hemos esbozado brevemente, no dirá con nosotros, Aleluya?

25 junio de 1945. 9

Hace poco que el Departamento de Tránsito aprobó una nueva tarifa para los coches de alquiler. Esa tarifa es absurda porque para nada protege a quienes se sirven de los coches, ya que carece de concisión. Mas, a pesar de ser una tarifa hecha expresamente para proteger a los odiosos ruleteros, éstos se niegan invariablemente a acatarla y no hay autoridad que proteja al viajero contra el ruletero. ¿Por qué, señor Mayor don David Pérez Rulfo, abandona usted a la sociedad y protege en esa forma a quienes la defraudan?

- - - - -

9 julio de 1945.

Hace tiempo que hemos dejado descansar de nuestras quejas por la no aplicación del Reglamento Contra el Ruido vigente, a las diversas autoridades dependientes del Departamento Central; pero ello no quiere decir que hayamos desistido de nuestro empeño de que la Ley se cumpla porque, de lo contrario, señor Lic. Rojo Gómez ¿para qué se hizo? Hoy queremos insistir particularmente en el insoportable ruido que hacen los escapes abiertos de los camiones en la ciudad. En el centro de ella no es posible en estos meses calurosos abrir las ventanas, porque el ruido ensordecedor de los referidos escapes impide en lo absoluto toda comunicación con nuestros semejantes. Y es el caso que el Reglamento Contra el Ruido prohíbe expresamente que los camiones lleven abierto el escape, y señala a la autoridad encargada de hacer cumplir esta disposición: el Jefe del Departamento de Tránsito, Mayor David Pérez Rulfo. Con toda atención para este funcionario,

vamos a transcribirle dos párrafos, ambos del artículo 3o.: "Queda prohibido: f.) El uso de las vánhulas o cualquiera otra forma que facilite el escape de los motores de explosión dentro de la ciudad, cuando esto produzca mayor ruido que el ordinario." "La vigilancia sobre el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente artículo, queda a cargo principalmente del Servicio de Tránsito, quien deberá levantar las infracciones correspondientes."

16 julio de 1945.

Ya que de estos asuntos de tránsito hemos tratado, nos complace en felicitar al Mayor Pérez Rulfo por la solución que ha dado al tránsito en la glorieta de Colón que era muy difícil y hoy es francamente satisfactorio. Y también le recordamos que estamos en espera de sus piadosas órdenes acerca del ruido de los camiones de que le tratamos la semana pasada.

23 de julio de 1945.

Ya tomamos asiento en espera de la contestación del Mayor Pérez Rulfo acerca de su inobservancia del Reglamento Contra el Ruido; de la del candidato don Miguel Alemán acerca del Patrimonio de la Universidad, y de la del Jefe del Departamento Central sobre los puestos céntricos. Seguiremos esperando e insistiendo.

3 septiembre de 1945.

El Gobernador del Distrito hizo publicar a mediados de la semana pasada su opinión en el sentido de que el público es el culpa

ble de los abusos que cometen los coches de alquiler al cobrar precios exagerados, porque no acude a las delegaciones de policía a presentar sus quejas. El señor Gobernador no está en lo justo por dos motivos. Primero, porque no existe una tarifa que permita hacer la reclamación. La calcomanía en que constan las tarifas dice: "Dejada mínima \$ 1.25" pero no dice lo que se entiende por "dejada mínima". La tarifa vigente parece hecha expresamente para darles a los coches de alquiler facultad de cobrar lo que quieran. No le deja más derecho a precio fijo al público, que el de tomar los coches por tiempo, y para burlarlo disponen los choferes de un argumento tan indiscutible: "ya voy a rendir". El segundo error del señor Gobernador está en pretender que el público acuda a las Delegaciones de Policía. Suponiendo sin conceder que el chofer accediera a conducirlos a la Delegación, olvida el señor Gobernador que quien toma un coche es porque tiene prisa de llegar a algún sitio y no puede, por consiguiente, perder el tiempo que sería necesario para acudir a la delegación, levantar actas y sufrir todos los desagradables que entraña una visita a esos sitios tan repugnantes que son las comisarias. La solución del problema de los coches de alquiler no está en traer taxímetros, ni en limitar el número de los ruleteros, sino en decretar tarifas concisas que puedan hacerse valer ante la autoridad de los señores de tránsito.

10 septiembre 1945.

El Mayor David Pérez Rulfo, tan respetuoso de la opinión pública en otras ocasiones, ha puesto oídos de mercader a nuestros comentarios de los últimos tiempos. ¿Será que en su fuero interno nos dá la razón, pero no cree político confesarlo? Porque nada han dicho

ni él ni el Gobernador del Distrito acerca de nuestro comentario a las declaraciones del propio Gobernador, relativas a la culpabilidad del público en los abusos de los ruleteros. Tampoco se ha servido el Jefe de Tránsito, tomar en cuenta nuestras múltiples quejas por la falta de aplicación del Reglamento contra el Ruido, en la parte que a él le corresponde. Hace ya varios años que venimos pugnando inútilmente por que este reglamento, que está vigente, deje de ser letra muerta. ¿Lo conseguiremos algún día? No pensamos quitar el dedo del renglón.

- - - - -

23 de septiembre 1945.

Sigue sin solución el problema de los coches de alquiler. Las declaraciones del Gobernador Rojo Gómez - que criticamos hace dos semanas en esta sección - en que culpaba al público de no acudir a las delegaciones para poner remedio a los abusos de los ruleteros, han provocado en estos una reacción de insubordinación, si hemos de creer los informes de la prensa del último jueves. Según esta, los choferes de ruleteo habrían hecho un pacto de caballeros (?) consistente en no alquilarse "por tiempo" y en cobrar dos pesos la dejada mínima en tramos cortos y tres pesos en recorridos del centro a colonias cercanas. ¿Cuál será la actitud del Gobernador del Distrito ante esta franca rebeldía del gremio? ¿Se dejará babosear? No lo creemos, por más que todo es de temerse dado el desdén con que el Jefe del Departamento de Tránsito responde a la opinión pública y la descortesía con que recibe las críticas constructivas de la prensa.