



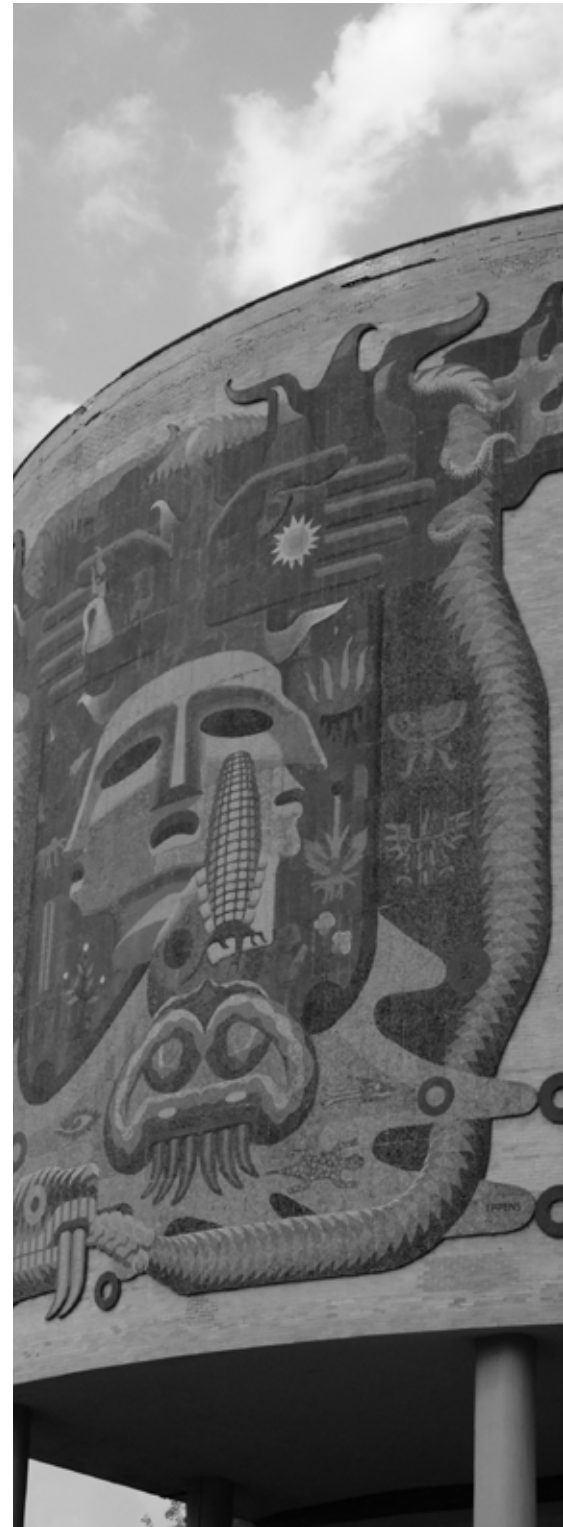
El destino de Carlos Lazo

Jorge Vázquez Ángeles

HASTA EL DÍA EN QUE MURIÓ JUNTO A SU HIJO, Carlos Lazo fue un hombre de hábitos. Sus amigos y rivales le reconocían esa cualidad que rara vez se advierte, sobre todo, en los terrenos de la política mexicana: era un planificador nato. Desde su designación como gerente general de las obras de Ciudad Universitaria acostumbraba trabajar jornadas de más de dieciséis horas diarias. Sin su visión y liderazgo hubiera sido imposible que Miguel Alemán inaugurara simbólicamente el nuevo *campus* la mañana del 20 de noviembre de 1952.

En una de tantas visitas que se efectuaban al inmenso terreno del Pedregal para verificar los avances de la obra, Adolfo Ruiz Cortines, secretario de Gobernación, le dijo una vez, en aquellas doradas épocas donde la forma era fondo: “A usted le rinde mucho el dinero, arquitecto”. Al asumir la presidencia de la república, “el viejito” Ruiz Cortines nombró a Carlos Lazo, un fervoroso creyente del determinismo y de los poderes de la energía nuclear, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. A sus 38 años de edad, Lazo supo que su meteórica carrera política lo llevaría hasta la presidencia de la república.

Nieto e hijo de arquitectos, Carlos Lazo Barreiro nació en la ciudad de México el 19 de agosto de 1914. Su padre, Carlos María Lazo del Pino había participado con Justo Sierra en la fundación de la Universidad Nacional, en 1910. Destacado maestro de Teoría e Historia en la Academia de San Carlos, fundó la Sociedad de Arquitectos de México, antecedente del Colegio de Arquitectos de México. Su hijo decide emularlo política



y profesionalmente: durante sus años de estudiante, encabeza varios movimientos que buscan modificar los planes de estudio.

Carlos Lazo se gradúa en 1938 y realiza estudios de especialización en el Instituto Tecnológico de Massachusetts, Boston y en la Universidad de Columbia¹. A los veintiocho años de edad, en 1942, Lazo es el primer mexicano y latinoamericano que obtiene la beca Delano & Aldrich, del prestigioso American Institute of Architects (AIA), lo que le permite viajar por Estados Unidos para atestiguar la ordenada eficiencia y los métodos con que los norteamericanos planifican sus ciudades y por ende sus vidas. Fue un viaje revelador. Había que llevar esa experiencia a México.

Entre 1945 y 1949 dirige y encabeza seminarios, estudios de planificación regional y urbana, preside la Comisión Federal de Planificación de la Secretaría de Bienes Nacionales, y trabaja como planificador del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Durante la ceremonia de la primera piedra de CU², su padre, el último de los fundadores de la UNAM, atestigua la materialización del gran sueño universitario. Si su padre había sido uno de los precursores, el destino había dispuesto que él edificara el *campus*.

El récord es impresionante: los quince pisos de la Torre de Ciencias se terminan en ciento veinte días; el estadio Olímpico se construye en ocho meses; se alimenta diariamente a 10,000 albañiles³ convenientemente uniformados, a quienes se les imparten clases de dibujo, alfabetización,

¹ La profesionalización de la arquitectura en el estado posrevolucionario mexicano: Mario Pani, un ejemplo de arquitecto moderno. Tesis doctoral de Graciela de Garay, UIA, 2009, pag. 328.

² La primera piedra se colocó oficialmente el 5 de junio de 1950, en una ceremonia presidida por Adolfo Ruiz Cortines y el rector Luis Garrido.

³ La comida de los trabajadores consistía en dos tortillas, un caldo y trescientos gramos de carne.



Fotografías de la construcción de Ciudad Universitaria: bit.ly/t0eaEN

operaciones aritméticas, explicación de planos, además cuentan con peluquero, médico y oculista. A pesar del tamaño de la obra, hasta el 22 de agosto de 1952 se reportan únicamente dos muertos. Carlos Lazo estaba listo para emprender proyectos más grandes y ambiciosos.

Como secretario de estado, había convertido los viajes sabatinos en otra de sus rutinas, quizá con la intención de distraerse durante algunas horas en las alturas, desde donde supervisaba, gracias a una pantalla de vidrio que por órdenes suyas se había instalado en el fondo del avión oficial, el avance de las obras carreteras que Ruiz Cortines le había encomendado construir.

El 5 de noviembre de 1952, Carlos Lazo desayunó junto a su esposa y sus hijos, después revisó en su despacho algunos planos y fotografías que llevaría consigo para supervisar las obras de algunos tramos de la carretera Acapulco-Zihuatanejo que se habían dañado por los huracanes. El auto oficial de la SCOP, a la puerta de su casa en la colonia Hipódromo-Condesa, aguardaba a la comitiva para llevarla al aeropuerto. El arquitecto y Carlitos se instalaron en el asiento delantero; sus demás hijos se acomodaron lo mejor posible en la parte de atrás⁴. Hacia 1955 los problemas de tránsito aún no aquejaban a la capital, por lo que no tardaron demasiado en llegar al



⁴ Los hijos del arquitecto Lazo eran Carlitos Lazo, primogénito de la familia, de once años de edad; Leonardo y Alejandro Lazo Margain, de seis y nueve años respectivamente, y los acompañaban al viaje su primo Julio César Margain, de diez años, y Arturo de la Cueva, de doce años, el mejor amigo de Carlitos Lazo.



aeropuerto. En poco tiempo el escaso equipaje de los niños y del arquitecto fue subido al avión DC-3 Douglas, con matrícula XC-ABW.

Tras obtener la autorización para volar, el aparato se aproximó a la pista. La mañana estaba nublada y los alrededores del aeropuerto se hallaban cubiertos por un denso banco de niebla que cubría, incluso, el lago de Texcoco. A las nueve en punto el avión corrió a lo largo de la pista y comenzó a elevarse. Tres minutos después, cuando el aparato apenas había ascendido alrededor de ochenta metros, el motor izquierdo comenzó a “toser” y repentinamente dejó de funcionar. A tan escasa altura, un aterrizaje de emergencia resultaba peligroso. El piloto se esforzaba por mantener en ruta la aeronave, pero el combustible almacenado en las alas se convertía en un lastre que ladeaba el avión. Sin más remedio, viró hacia la izquierda y provocó el desplome: el ala izquierda se despedazó contra las aguas del lago; después sobrevino el impacto más fuerte cuando el fuselaje se partió por la parte más débil de la estructura, justamente donde se encontraba la pantalla de vidrio. El avión cayó al noroeste del aeropuerto, a mil quinientos metros de la orilla del Lago de Texcoco.

Las labores de rescate fueron complicadas. Los gritos de auxilio y las quejas se fundían en un coro aterrador que provenía de entre las láminas despedazadas y los fierros retorcidos. El combustible almacenado en las alas se mezclaba con las aguas salobres del lago, y su olor característico creaba una atmósfera de peligro y muerte. Alrededor del accidente flotaban maletas y algunos asientos; en uno de ellos encontraron al arquitecto Carlos Lazo y a Carlitos. Ambos habían muerto instantáneamente por el impacto. Las cuadrillas rescataron a los demás heridos en una operación lenta y desesperante, en la que se abrieron paso a través de los restos que los aprisionaban. Además del arquitecto y su hijo, otras dos personas fallecieron.





Fotografía: Alejandro Arteaga

La muerte de Carlos Lazo desata otra batalla gremial cuando Pedro Ramírez Vázquez, presidente de la Sociedad de Arquitectos de México, afirma a la prensa que debe erigirse una estatua de Carlos Lazo en Ciudad Universitaria, “su obra cumbre”. Algunos de los arquitectos⁵ que diseñaron los edificios de CU, firman un desplegado para exigir que se aclare la autoría intelectual del *campus*, exigencia que al día de hoy continúa pendiente.

Juan O’Gorman, uno de los firmantes del desplegado, al respecto de la muerte de Carlos Lazo apunta en su *Autobiografía*: “Por suerte para México, no realizó sus sueños dorados [llegar a la presidencia de la república]. Murió en un accidente en el fango del lago de Texcoco”⁶. ■■■

⁵ Los firmantes del desplegado fueron Enrique de la Mora, Fernando Pineda, Enrique del Moral, Mario Pani, Salvador Ortega, José Hanhausen, Enrique Landa, Velia Islas Allende, José Villagrán García, Juan O’Gorman, Gustavo Saavedra, Enrique Yáñez, María Stella Flores, Fernando Barbará, Antonio Pastrana, Luis Martínez Negrete, José Luis Certuche, Enrique Carral y Augusto Álvarez.

⁶ El exabrupto de O’Gorman obedece a la censura que Lazo ejerció contra un letrado que el pintor y arquitecto pretendía escribir en uno de murales pintados en la SCOP, edificio ubicado en la avenida Xola y el Eje Central, dañado parcialmente por el sismo de 1985. O’Gorman, emulando a los muralistas, quería escribir “Unidad Nacional Democrática Antiimperialista”, pero Lazo se lo impidió.