

Sección nacional

ASENTAMIENTOS HUMANOS

Vialidad y transporte en la gran urbe

Recientemente, el Departamento del Distrito Federal (DDF) concluyó casi en su totalidad la primera etapa de un programa vial cuya parte principal comprende la construcción de 34 “ejes viales”. El 24 de junio pasado se inauguraron 15 de ellos, realizados en zonas de la capital de intenso tráfico. Estas obras propiciaron muestras de inconformidad de varios grupos de capitalinos.¹ El gobierno de la ciudad aceptó que, efectivamente, se causaron muchas molestias, pero insistió en la necesidad inaplazable de emprender los trabajos y reiteró en diversas ocasiones que mejorarían tanto la vialidad y el transporte colectivo, como el aspecto general del Distrito Federal. Durante 15 meses las obras alteraron la “normalidad” de transeúntes y vehículos y fueron objeto de comentarios y debates en los medios de difusión y en las charlas cotidianas de los habitantes de la gran ciudad. Tras la preocupación y el interés de ciudadanos y autoridades, tras la discusión o la charla y, sobre todo, tras los graves problemas de aglomeración, vialidad, transporte, salubridad y

1. Por ejemplo, en ciertas colonias, los vecinos integraron lo que se llamó Brigadas Verdes, para protestar por los árboles talados o trasplantados; se protestó, asimismo, por los edificios demolidos, las molestias que hubo que padecer (más polvo, más ruido, por congestionamientos, difícil acceso a casas habitación o a centros de trabajo ubicados sobre los que serían ejes viales). Muchos ciudadanos se ampararon aduciendo, entre otras cosas, que el DDF violó la Ley de Desarrollo Urbano al no publicar el Plan Parcial de las obras en los medios oficiales que la ley establece. También se mencionó que debió haberse consultado públicamente a la ciudadanía, dada la envergadura de las obras.

Las informaciones que se reproducen en esta sección son resúmenes de noticias aparecidas en diversas publicaciones nacionales y extranjeras y no proceden originalmente del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., sino en los casos en que así se manifieste.

otros no sólo del Distrito Federal, sino de lo que constituye la zona metropolitana de la ciudad de México,² hay razones de fondo que conviene tener presentes.

Una bola que rueda y crece

El proceso de urbanización³ es un fenómeno mundial que está muy estrechamente ligado al desarrollo económico general. Las modalidades que adopte dicho proceso dependen del tipo de desarrollo en cada país. En el nuestro, la tradición urbana se remonta a los tiempos prehispánicos, cuando existieron centros de población tan importantes como Teotihuacan, que en el siglo XI tenía 100 000 habitantes. Siglos más tarde, a la llegada de los españoles, Tenochtitlan, ciudad hegemónica de Mesoamérica y sede del imperio azteca, tenía 300 000 habitantes. Sobre sus ruinas se asentaría después la capital virreinal, y luego del México independiente, área urbana de la que han emanado las decisiones que afectan de manera determinante el desarrollo de nuestro país.⁴

Desde el punto de vista demográfico, la importancia relativa de la ciudad de México ha aumentado con el tiempo. En 1750 su población (101 000 habitantes) duplicaba la de la segunda ciudad del país (en ese entonces Puebla, 50 000 habitantes). Esta relación se mantuvo más o menos constante hasta 1823 (137 000 y 68 000, respectivamente) pero, a partir de entonces, la población de la capital experimentaría un notable

2. La zona metropolitana de la ciudad de México está integrada por buena parte del Distrito Federal (salvo porciones de la delegación de Milpa Alta) y por doce municipios del estado de México: Huixquilucan, Naucalpan, Zaragoza, Tlalnepantla, Tultitlán, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Coacalco, Ecatepec, Netzahualcóyotl, Chimalhuacán y La Paz.

3. El proceso de urbanización se caracteriza fundamentalmente por que aumenta la población y se multiplican los centros en que se concentra y por que se incrementa en forma sostenida la participación de la población urbana respecto de la total. Véase Luis Unikel, Crescencio Ruiz Chiapetto y Gustavo Garza Villarreal, *El desarrollo urbano de México*, El Colegio de México, México, 1976, p. 14.

4. *Ibid.*, p. 24.

crecimiento diferencial. Hacia 1877 su cantidad de habitantes (230 000) casi cuadruplicaría las de Puebla y Guadalajara.⁵ En ese lapso el país se debatió entre guerras civiles, inestabilidad política e invasiones imperialistas y mucha gente emigró a la capital en busca de cierta seguridad.

Durante la etapa porfirista, la expansión del comercio exterior y la creciente explotación minera, junto con el desarrollo de los ferrocarriles, permitieron el crecimiento de algunos mercados regionales. Empero, la orientación del sistema ferroviario, el control de las finanzas públicas y locales y el libre acceso de capitales extranjeros, fueron factores que se conjugaron para “dar lugar al proceso que definitivamente centralizó la vida nacional en la ciudad capital”, y para que ésta adquiriera el impulso demográfico que la haría predominante.⁶

En este siglo, el proceso de urbanización ha implicado cambios notables en el volumen y la distribución de la población, especialmente a partir de 1940. El predominio rural de México se está convirtiendo en predominio urbano. La capital ha sido la máxima receptora de la inmigración y su crecimiento natural tampoco ha sido bajo.

En el período 1900-1910 se registró en el país la menor tasa de urbanización del siglo (1.4% anual), porque las condiciones sociopolíticas (sobre todo un gran aislamiento de la población rural) dificultaron el libre movimiento de las haciendas hacia las pequeñas y escasas ciudades del país. Entonces la capital absorbió 36% del crecimiento bruto de la población urbana. Así, en el último año del período, 26.4% de la población urbana pertenecía al área urbana de la ciudad de México.⁷

La Revolución mexicana propició la movilización de volúmenes considerables de población del campo a las ciudades

5. *Ibid.*

6. *Ibid.*, p. 22.

7. *Ibid.*, p. 36.

que ofrecían cierta seguridad a las personas y a la tenencia de bienes. Este movimiento se dirigió de manera importante hacia la ciudad de México. Aunque al concluir el movimiento armado hubo cierta contracción de la migración hacia la capital del país, ésta continuó absorbiendo una elevada proporción del incremento de la población urbana (casi 50% de 1921 a 1940). Así, en 1921 se asentaba en el área urbana de la ciudad de México 31.8% de la población urbana total.⁸

Durante la etapa constructiva de la revolución (1921-1930), la capital “empezó a diversificar sus funciones sociales, económicas y culturales. Las comunicaciones, carreteras y ferrocarriles convergen hacia ella, propiciando la generación de economías externas y de aglomeración y estableciéndose las condiciones para su acelerado crecimiento demográfico y económico después de 1940”. En el decenio de los treinta la ciudad de México resintió los efectos de la depresión estadounidense y su tasa de crecimiento fue de las más bajas en este siglo (3.5%). En 1940 se asentaba en la capital de la república 39.7% de la población urbana total y 7.9% de la población del país.⁹

En el lapso 1940-1970 hubo un proceso de “urbanización rápida”, con una característica notable: el fenómeno ocurre al mismo tiempo que un acelerado crecimiento natural de la población. Así, para mantener un aumento significativo en el nivel de urbanización del país, “el crecimiento de la población urbana tuvo que ser extraordinariamente elevado para superar el de la población total.”¹⁰

La segunda guerra mundial estimuló el desarrollo industrial del país y, en general, un vigoroso proceso de desarrollo económico hacia adentro. Ello ocurrió dada la necesidad de satisfacer la demanda no cubierta por la oferta externa de algunos bienes, y debido a la mayor exportación de algunos productos industriales. Se aplicó así un modelo de desarrollo apoyado en los excedentes generados por el sector agropecuario. Sin embargo, como no hubo una política adecuada en este sector, la actividad económica en el campo se deterioró dramáticamente, lo que ha propiciado un gran desempleo agrícola. En las primeras etapas las industrias pudieron absorber productivamente una parte de esa

mano de obra que se trasladó del campo a la ciudad, pero esa capacidad se hizo cada vez más insuficiente ante la creciente presión demográfica. Presión que, por supuesto, estuvo estimulada por el auge.

Ese desarrollo industrial ocurrió fundamentalmente en la ciudad de México y en unas cuantas ciudades afiliciadas (en particular Guadalajara y Monterrey), que se consolidaron como principales centros regionales del país. En el período 1940-1950, la capital absorbió 51.2% del saldo neto migratorio positivo, 42% en el decenio siguiente y 54.1% en 1960-1970. “Las condiciones de marginalidad —económica, social y ecológica— en que viven grandes volúmenes de la población capitalina no han sido obstáculo para que el flujo migratorio hacia la ciudad de México se haya incrementado de 847 000 personas de 1940 a 1950, a casi 1.5 millones en 1960-1970.”¹¹

La expansión y la concentración del dominio socioeconómico y político de la ciudad de México y la falta de capacidad de la periferia para abastecerse de los bienes y servicios necesarios para mantener un determinado nivel de desarrollo han propiciado el proceso de metropolización. Así, se ha constituido la zona metropolitana de la ciudad de México como “un conjunto de unidades político-administrativas integrado social y económicamente.”¹²

Se han dado diversos fenómenos en la zona metropolitana que ilustran el proceso de expansión. Los estratos sociales de mayores ingresos se han desplazado hacia áreas residenciales de la periferia que satisfacen sus necesidades de clase (para ello tuvieron la facilidad de vías de comunicación y medios de transporte *ad hoc*). Por su parte, la población de bajos ingresos, nativa o migrante, se ve obligada a segregarse en zonas periféricas cuya dotación de servicios es escasa e insuficiente. (Por ejemplo, Ciudad Satélite, localizada en el municipio de Naucalpan, al noroeste del Distrito Federal, en el primer caso, y Ciudad Netzahualcóyotl, también municipio del estado de México en el noreste, en el segundo caso.) En este proceso de crecimiento territorial, la ciudad de México absorbe sin cesar grandes extensiones previamente rurales e incorpora a las pequeñas localidades cercanas, antes relativamente aisladas e independientes. El destino de esas zonas ya no es sólo habitacional, sino también

de trabajo de obreros, empleados, profesionistas y empresarios que diariamente viajan entre el centro y la periferia.

En la actual zona metropolitana de la ciudad de México (2 400 km² de superficie, algo así como 1.2% del área total del territorio nacional) se asientan alrededor de 14 millones de personas (20% de la población del país); se ocupa a 46% del total que contrata el sector industrial y a 42% del personal que labora en el comercio; se absorbe 43 y 51 por ciento del capital invertido en la industria y en el comercio, respectivamente; se genera 43% del valor de la producción industrial y una proporción similar de las ventas netas del comercio. Es centro político y económico del país, al que cada día acuden más de mil personas en busca de una lasca del progreso. Sitio donde conviven el esplendor del auge y la miseria del subdesarrollo.

Ese es el tamaño de la bolita de nieve que la historia echó a rodar hace ya largo tiempo por pendientes de diversas inclinaciones. Y no se ha detenido la enorme pelota que es ahora; el proceso continúa avanzando. Ya se venden casas habitación en el valle de Toluca y se ha informado que en breve tiempo se construirá una moderna vía que comunicará con gran facilidad a la zona metropolitana de la ciudad de México con la de Toluca-Lerma en el estado de México. Es probable, entonces, que se conforme una gran megalópolis, y aunque todavía parece cosa de ficción, otras ciudades se están acercando. . .

El precio de la “gloria”

Como secuela lógica del proceso descrito, la fisonomía de la ciudad ha cambiado y está cambiando; en ocasiones de manera casi imperceptible, a veces rápida y abruptamente. Ese continuo transformarse de una urbe presionada por el crecimiento automovilístico y demográfico trae consigo el riesgo de arrancar raíces culturales que dan identidad al capitalino: la vieja casona, la plazoleta, el parque, la calle tranquila, puntos todos de referencia personal en el seno de un conglomerado social. Elementos que, independientemente de su valor estético, contribuyen a esa humana sensación de ser alguien y de tener algo; por los que vale la pena incluso tragar *smog* y recibir estridentes ruidos con la esperanza de que algún día se les dé trato preferencial; patrimonio social que permite al individuo repasar el hecho histórico, la

8. *Ibid.*

9. *Ibid.*

10. *Ibid.*, p. 38.

11. *Ibid.*, pp. 44-48.

12. *Ibid.*, pp. 119-121.

anécdota del abuelo, la huella de sí mismo. . . Puntos de identidad personal que desaparecen ante la fuerza de la necesidad vial, expoliación subjetiva que no beneficia objetivamente a mayorías y que contribuye a deshumanizar.

Lo anterior no es una simple cuestión de nostalgia o de románticas añoranzas. Es preciso no perder de vista los elementos predominantes en el presente ciudadano. Hoy, millones de seres circulan por la zona metropolitana de la ciudad de México, personas que nacieron después de los años cincuenta, nuevas generaciones que no pueden imaginarse su metrópoli sin Viaducto, sin Periférico, sin Circuito Interior, sin Metro, sin la actual calzada de Tlalpan, sin la ampliación del Paseo de la Reforma, sin ruido, sin *smog*, sin prisas, sin múltiples y frecuentes congestionamientos de tránsito, sin el predominio del gris sobre el verde y el azul. Son los nuevos puntos de referencia, que sólo se distinguen por la forma o disposición del concreto, por el letrero que indica el nombre o porque allí los apretujones y la falta de aire son menos intensos. Dice un observador: "... la ciudad en la que habitamos. . . está dejando de ser el hogar colectivo que fue y a gran prisa se convierte en un centro de hostilidad recíproca y de agresiones físicas, violentas o tortuosas, y contra el patrimonio."¹³

Además de ese precio a cargo de todos los habitantes de la ciudad hegemónica del país, habría que considerar el adicional que pagan los amplios sectores de bajos ingresos: por necesidad, en buen número de casos perdieron su identidad campesina con la esperanza de mejorar en la ciudad su nivel de vida; muchos sólo han conseguido cambiar su condición de marginados rurales por la de marginados urbanos, lo que para sus necesidades de supervivencia ya es ganancia. Esa marginación se expresa en hacinamiento, insalubridad y pocas oportunidades de obtener un trabajo estable y digno. Los capitalinos de bajos ingresos están entre espadas y paredes, y según a quién sirvan son reserva de mano de obra industrial, siempre disponible y barata; o materia prima para la "praxis política" de ciertos líderes venales e irresponsables; o masa de la que algunos esperan una suerte de magia para cuadrar sus teorías; o personas que

"no trabajan porque no quieren"; o "mugrosos que debieron quedarse en su pueblo"; o barata y útil servidumbre.

El crecimiento y el nivel o desarrollo alcanzados por nuestro país son el resultado del esfuerzo de millones de mexicanos y de las aspiraciones de progreso social que dieron sustento al movimiento revolucionario. Se escogió un modelo de desarrollo por el que se supuso se alcanzarían dichas aspiraciones. Y si bien es cierto que se han logrado avances importantes en diversos campos, la versión de progreso social que representa la zona metropolitana de la ciudad de México no es la más deseable.

Así, en la otrora diáfana Cuenca del Anáhuac hullen más de cuatro apocalípticos jinetes: desempleo, marginación, escasez y carestía de vivienda, falta de agua, exceso de ruido, aguda contaminación por gases y polvos, saturación vial y transporte deficiente. Problemas éstos con el mismo origen pero que, por sus intrincadas ramificaciones y su interrelación, actúan como causa-efecto en buen número de casos. La mayoría de ellos afectan directamente la salud y el bienestar general de la población, propician neuras, angustias, deterioro en las relaciones humanas y sociales cotidianas y desgaste personal.

Y por si fuera poco, dado el violento tráfigo cotidiano, el capitalino de hoy tampoco puede sujetar las bondades urbanas que disfrutaron los habitantes de ayer, las que admiraron y alabaron ilustres personalidades. Como un puñado de arena, se le escurren, se le van. . .

Las ruedas del infortunio

Una consecuencia ineludible del tipo de desarrollo imperante es el auge de los vehículos automotores. En la actualidad la industria constructora de automóviles tiene gran importancia en la economía nacional, tanto en términos de generación de empleos y de su contribución al producto interno bruto del país (1.5% en 1978), como de los efectos que tienen hacia atrás.

Del asombro que causaron los primeros autos en la capital y de la fe en el progreso que ese adelanto representaba, se ha pasado al estupor ante la interminable hilera de vehículos con sus poderosos caballos de fuerza vencidos por el congestionamiento, y a la importancia ante la necesidad constante de darles cabida y de abrirles caminos a toda costa.

Para cubrir las necesidades que plantea la explosión automovilística se ha desplazado al peatón (la gran mayoría) y a cambio no se le ha proporcionado un sistema de transporte adecuado y eficiente. Así, las posibilidades del capitalino sin automóvil se reducen a comprar uno si tiene la capacidad adquisitiva suficiente - o adaptarse y resistir hasta donde le sea posible. Pero el automovilista también se frustra y sufre: adquirió una máquina que alcanza velocidades de 140 km por hora y cuando bien le va recorre 25 km en 60 minutos; pena por un lugar donde estacionarse, y muy a menudo es invadido por una agresividad casi patológica. Acaso entre sus compensaciones por tales padecimientos estén la que se refiere al *status* que le da el automóvil (para ciertas clases sociales es imprescindible; para algunos es una especie de máxima realización personal), la facilidad con que puede escaparse algún fin de semana de la gran urbe y el hecho de que, después de todo, casi siempre llega más pronto a su destino cotidiano, sin necesidad de meterse como sardina en una ruidosísima e impredecible lata de cuatro no siempre seguras ruedas. Como quiera que sea, peatones y automovilistas están en la misma trampa: una especie de telaraña vial que captura y tortura a sus habitantes. Y es que el trabajador capitalino vive en promedio dos horas del día en la calle, sólo trasladándose (el obrero ocupa hasta cuatro);¹⁴ alrededor de 60% de la superficie de la zona metropolitana se destina a la circulación vial; los vehículos que recorren calles y avenidas (casi 1.7 millones) producen cerca de tres millones de toneladas de gases - óxidos de azufre, monóxido de carbono - al año, con los que saturan 40% de la atmósfera respirable. Ello influye para que las áreas verdes y el paisaje urbano se deterioren con gran celeridad. Asimismo, contribuyen en buena medida para que al habitante ciudadano le represente una riesgosa aventura salir a ganarse el pan: perder el camión o encontrar un congestionamiento más complicado de lo habitual y llegar tarde al trabajo; dejar la cartera o el auto en manos diestras y anónimas; mermar la salud y la tranquilidad o, en el extremo de la mala suerte, perder la vida en una colisión o en un atropellamiento.

El punto de partida de las grandes transformaciones de la ciudad por causa de las necesidades viales se sitúa en

13. Arturo Sotomayor, "Un proyecto de tragedia urbana: la capital" (cuarta parte), en *Excelsior*, México, 16 de agosto de 1977.

14. "Of: DF Transporte urbano caro y lento" en *Uno más Uno*, 12 de marzo de 1979.

1948, con la construcción del Viaducto. Una obra acorde con el espíritu de esos tiempos, cuando el país se modernizaba aceleradamente. Cumplió una función de salubridad (se entubó el río de La Piedad) y un buen número de años sirvió de manera funcional a los automovilistas. Sus dos carriles iniciales se convirtieron en tres y en la actualidad es insuficiente. Cabe aclarar que, cuando se proyectó, comunicaba algunas zonas poco pobladas (Tacubaya, en el poniente, con la parte oriente de la ciudad, muy cerca del aeropuerto, que en esas fechas estaba en las afueras). En 1950 se comunicó el centro y el sureste de la capital mediante la calzada de Tlalpan, vía rápida que a menudo ya no lo es. Conviene destacar que en esa avenida se construyó por primera vez una vía preferencial para el transporte colectivo; por allí circulaban los tranvías eléctricos y daban un servicio bastante aceptable. Posteriormente, la misma estructura sirvió para instalar la línea dos del Metro.

En 1960 se comenzó a entubar el río Churubusco, sobre el que se construyó una amplia avenida del mismo nombre. Comunica el oriente con el sur de la ciudad. Otra vía rápida que dejó de serlo. Los años sesenta fueron también los del Anillo Periférico. De acuerdo con el proyecto original, debía dar la vuelta a la ciudad. Inicialmente se comunicó la zona noroeste con el suroeste para llegar luego, por necesidades olímpicas, hasta el Canal de Cuemanco, en Xochimilco, al sureste de la zona metropolitana. La obra se complementó con la ampliación (a lo ancho) de 32 km de la autopista a Querétaro, en el estado de México. Ello benefició a la zona industrial del noroeste y contribuyó a la rápida proliferación de las decenas de fraccionamientos residenciales y populares que allí se han establecido. Actualmente esa vía rápida también es insuficiente casi de principio a fin.

Finalmente, se construyó el Circuito Interior (1972-1976), del que faltan por hacerse alrededor de 25 km. Se trató de aliviar la presión que los automóviles ejercían sobre el periférico y otras avenidas. Además, por primera vez se comunicó mediante una vía rápida el norte de la ciudad con el centro (la avenida de Los Insurgentes, que atraviesa la capital de sur a norte, era prácticamente la única vía para los habitantes que tenían que desplazarse a la zona industrial de Santa Clara y Ecatepec en el estado de México, o a los barrios de la zona). Otra

característica de esta obra es que pasa por la vieja zona industrial de Nonoalco y se comunica con la de Vallejo. Esta solución vial corrió la misma suerte de sus predecesoras, aunque más pronto: ya es insuficiente.

Sin contar los 32 km de la carretera a Querétaro, son 104 km de vías preferenciales para la circulación del automóvil, medio de transporte que utiliza sólo 20% de la población de la zona metropolitana de la ciudad de México.

El transporte colectivo, un problema difícil

Los capitalinos se trasladan primordialmente en medios de transporte colectivo. En 1975 se produjeron en el Distrito Federal algo más de 15.2 millones de viajes-persona-día (vpd); en 1977 la cifra aumentó a 16.9 millones; el año siguiente fueron 17.7 aproximadamente y hacia el tercer trimestre de 1979 hubo más de 18 millones de vpd.¹⁵ A estas cifras habría que agregar los viajes que se generan en la parte de la zona metropolitana que corresponde al estado de México.

Para atender esta demanda se cuenta con alrededor de 40 000 taxis (satisfacen casi el 12% de la demanda total); 7 500 autobuses aproximadamente (cubren alrededor de 46%); 176 tranvías (que redujeron su participación de 1976 a la fecha, de 2 a 1 por ciento) y cerca de 400 trolebuses que cubren casi 3% de la demanda. En el lapso 1976-1979 el número de carros del Metro se ha incrementado de 528 a 882; su participación en la demanda total de vpd ha crecido como sigue: 11.2% en 1976, 12% en 1977, 13.6% en el año siguiente y 15.2% en 1979. En los automóviles particulares se hace más de 18% del total de vpd. El resto se distribuye entre autobuses escolares, particulares y foráneos principalmente. Cabe aclarar también que estas cifras corresponden únicamente a los datos registrados por el DDF, por lo que no se considera lo correspondiente al estado de México.

Una característica determinante en el problema del transporte es su estructura irracional. Por una parte, los 1.7 millones de automóviles particulares ocupan más de 60% del espacio vial; en cambio, cada unidad genera apenas alrededor de

dos vpd. Por otra parte, el tiempo y el esfuerzo dedicados al traslado son excesivos. Con ello, al agotamiento que supone ese período de tensión excesiva se agrega la casi nula posibilidad de aprovechar las pocas horas libres disponibles.

Los autobuses proporcionan un servicio deficiente, oneroso, peligroso y degradante. Con frecuencia sus unidades están en mal estado (50% de ellas se consideran como chatarra), por lo que se calcula que 15% del total está fuera de circulación. Ello disminuye la oferta de plazas con lo que, sobre todo a las horas de mayor afluencia de pasajeros, los vehículos se saturan peligrosamente y la frecuencia de las corridas disminuye. En promedio cada unidad genera 1 200 vpd. En algunos casos se han acortado las rutas, lo que obliga al usuario a pagar más por llegar a su destino. El autobús gasta en combustible y lubricantes tres veces más de lo que gasta un trolebús en energía eléctrica; la vida útil de este último medio de transporte es de 25 años, mientras que el autobús dura cinco. Por lo general, los gases y ruidos que emiten los autobuses son superiores a lo que permiten los reglamentos respectivos y, sobre todo, a lo que es deseable en términos de salud y bienestar de la comunidad. Se retribuye mal a los conductores, ya que se les paga con base en un sistema que puede llamarse a destajo: reciben una comisión por boleto vendido y por número de vueltas. Esta situación propicia el exceso de velocidad, que los choferes trabajen más horas de las recomendables (a veces hasta 18) y una permanente tensión porque, a fin de cuentas, sus salarios apenas les alcanzan.

El Metro es el transporte masivo por excelencia, pero no el más usado. La razón de ello es que no tiene la capacidad suficiente. Con todo, es el más eficiente pues genera más de 3 000 vpd por carro. Sin embargo, pese a que se incrementa el número de carros, las líneas se saturan angustiosamente, en especial durante las llamadas horas pico. Ello supone para el usuario una situación en la que tiene que soportar los efectos del aire enrarecido y resignarse a la incomodidad que representa ser parte de una compacta e impersonal masa humana. Para el sistema en su conjunto, representa una amenaza en términos de seguridad del viaje. Respecto a los transportes eléctricos, el tranvía está siendo desplazado, mientras que el trolebús —que por unidad genera 1 500 vpd— parece resurgir.

15. A partir de aquí la información sobre vialidad y transporte, ejes viales, objetivos y avance de obras, se tomó casi en su totalidad de los anexos que acompañan al Tercer Informe de Gobierno de la presente administración.

Los taxis generan 57 vpd por unidad. En esta cifra influyen los colectivos llamados peseros (alrededor de 20% del total de taxis). El resto transporta menos de dos personas por viaje, en promedio. Con este medio de transporte ocurre algo similar a lo que pasa con los autobuses, ya que pocos choferes manejan su propio vehículo.

Las soluciones del presente

El actual régimen ha puesto en marcha diversas obras para solucionar el conflicto vial y del transporte. Por su magnitud e importancia destacan la construcción de los ejes viales y la ampliación de las líneas del Metro.¹⁶

Respecto a la primera solución, en junio de este año se terminaron 133 de los 500 km de ejes programados. La primera etapa comprendía 17 ejes viales pero, debido a varios amparos, las obras se suspendieron y sólo se terminaron 15. El criterio que normó esta primera etapa fue construir ejes que atravesaran la ciudad de norte a sur y de oriente a poniente, dentro del circuito interior, para comunicar entre sí las zonas de habitación, las áreas industriales, de servicio y de recreación.

La superficie urbana en la que influyen estos primeros ejes abarca 93 km². Esta zona es habitada por 2.7 millones de personas (294 habitantes por ha.) y es la parte más poblada de la urbe, la más usada, la más conflictiva y caótica, pues en ella se ubica una gran proporción de oficinas, establecimientos oficiales, dependencias gubernamentales, bancos, etc. En el área se producen 9.8 millones de viajes-persona-día.

El costo total de los primeros ejes fue de 8 386.2 millones de pesos (63 millones por km). Para llevarlos a cabo se afectó a 7 678 familias (1.5% de la población del área). Asimismo, se afectaron 1 834 predios y 7 166 viviendas. Por concepto de indemnizaciones se erogaron 1 433 millones de pesos (17% del costo total). Estas cifras hablan por sí solas y muestran por qué los ejes viales constituyeron todo un acontecimiento en la historia de la ciudad.

Las autoridades señalaron que, al concluirse las obras, la capital tendría mejor

aspecto, que se reduciría el índice de contaminación al aumentar la velocidad de circulación promedio de 10 a 20 km por hora y al crecer los millones de árboles y setos plantados. Como aún no se instala el sistema computarizado de semáforos (se informó que para fines de este año estarían colocados y se habló de un costo entre 300 y 500 millones de pesos), no es posible evaluar adecuadamente los resultados positivos que se perciben en varios casos. Algunas avenidas mejoraron en cuanto a funcionalidad y aspecto. En otras no es fácil olvidar los amplios camellones y los frondosos árboles desaparecidos, mientras se observan setos y tímidos fresnos en lucha heroica contra un hábitat nada favorable. Por otro lado, según informaciones de prensa, persisten los embotellamientos, parte de los setos se están secando, faltan muchas señales, el número de accidentes es excesivo y la contaminación aumenta. Empero, no es posible atribuir todo eso con certeza a los ejes viales ya que, aun sin ellos, la mayor parte de estos fenómenos pudieron presentarse por el simple hecho de que cada día se incorporan a la circulación cerca de 400 automóviles. Desde otro punto de vista, se ha señalado que los ejes viales han puesto de manifiesto una falta absoluta de educación vial, sobre todo de los automovilistas. También se ha dicho que estas vías constituyen un peligro y una pérdida de tiempo para el peatón cuando intenta cruzarlas.

Se ha hecho notar, asimismo, que los carriles exclusivos destinados al transporte colectivo están subutilizados, ya que la frecuencia de circulación —sobre todo de autobuses— es irregular. Ello propicia que el automovilista invada esa zona.

Según el DDF, el propósito principal de los ejes viales fue mejorar el servicio de transporte colectivo. En diez de ellos se otorgó la concesión a los autobuses (empresas privadas) y en los cinco restantes funcionan trolebuses (transportes municipales). En el norte, de oriente a poniente, no circula ningún trolebús. Esta es una de las zonas más ruidosas de la capital. De sur a norte sólo circula este tipo de vehículos por el eje central y, de oriente a poniente, lo hacen en cuatro ejes del sur. El resto es para los camiones. Como existe un presupuesto de 5 000 millones de pesos para adquirir alrededor de 1 500 trolebuses, como se ha informado que se están haciendo pruebas con dos modelos y como los autobuses han demostrado en la práctica

que producen más daños que beneficios, cabe esperar que en un futuro cercano los 15 ejes viales sean servidos por los vehículos eléctricos.

Un efecto temido en relación con estas obras se refiere al incremento en el valor de los inmuebles, que afectaría el ya elevado costo del alquiler de viviendas. El Gobierno federal decidió no trasladar proporción alguna del costo de los ejes a los vecinos. La medida, aplaudida por todos, contribuirá a evitar que se especule sobre esa posibilidad.

Además de que se generaron 100 000 empleos (así sea eventuales), acaso el mérito mayor de estas obras sea que por primera vez se haya pensado no sólo en beneficiar al automóvil, sino en hacer más ágil y menos oneroso el transporte masivo de personas. En esta ocasión, no se trató sólo de realizar "vías rápidas" como en ocasiones anteriores, sino de mejorar la circulación cotidiana de millones de personas.

En el mismo sentido puede hablarse de las obras del Metro, con la ventaja adicional de que todos los recursos están destinados a mejorar el transporte colectivo. En agosto de este año, el grado de avance de dichas obras era el siguiente: se efectuó la obra civil y electromecánica en 1.3 km de la línea tres al norte y en 2 km al sur, así como en 2.6 km de la línea cuatro; además, la línea cinco avanzó 3.7 km (45% de su longitud).

Se espera que para fines de este año se termine la parte norte de la línea tres (5.4 km) y para los primeros meses de 1980 la parte sur (5.2 km). En diciembre del mismo año se habrán concluido los 10.3 km de la línea cuatro y en mayo de 1981 se terminarán los 14.2 km de la cinco. Con estas obras, la extensión del Metro llegará a 83.8 km de longitud. De acuerdo con las autoridades del DDF, entre las repercusiones de la obra están: disminución de accidentes, ahorro de horas-hombre empleadas en transporte, mayor aprovechamiento del ingreso de la población de escasos recursos y saneamiento ambiental. Se han generado 11 000 empleos. Los beneficios económicos esperados representan 4 500 millones de pesos de ahorro en horas-trabajo-hombre. Asimismo, se prevé ampliar la capacidad actual del sistema en 1.5 millones de viajes-persona-día.

Otro aspecto importante del programa vial es el que se refiere a la construcción de estacionamientos. El DDF ha

16. Para una información más amplia respecto al Metro, véase "El Metro se alarga", en *Comercio Exterior*, vol. 27, núm. 10, México, octubre de 1977, pp. 1174-1179.

expresado que en más de 80% de la longitud de las vías se utilizan uno o dos carriles para el estacionamiento de vehículos, lo que disminuye la capacidad de circulación. Esto se debe principalmente a la falta de cajones de estacionamiento. Así, el DDF invertirá, por lo pronto, 500 millones de pesos en la compra de predios para adaptar y construir 200 estacionamientos que tendrán una capacidad conjunta de 26 000 espacios. Estarán repartidos a lo largo de los 15 ejes viales terminados. Con ello se pretende estimular a los automovilistas para que usen sus vehículos sólo para trasladarse de su casa al eje más cercano, para abordar el transporte colectivo.¹⁷

De acuerdo con las autoridades del DDF, estas obras están previstas en el Plan Rector de Vialidad y Transporte Urbano. El documento relativo no se aprueba todavía, pero la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (Covitur), que es el organismo responsable, proporcionó a *Comercio Exterior* un resumen del proyecto respectivo. En éste se señalan los objetivos básicos: “establecer una estructura vial jerarquizada, eficiente y segura; organizar un sistema eficiente de transportes públicos; optimizar el aprovechamiento de la red vial actual y de los transportes existentes; minimizar el número de viajes, accidentes, consumo de energéticos, contaminación ambiental, costos de transportes y tiempos de recorrido; dar preferencia al transporte público sobre el . . . particular, moviendo el mayor número de personas y de bienes y no de vehículos; evitar proyectos viales que no tomen en cuenta las necesidades futuras en cuanto a la accesibilidad a centros de trabajo, recreación y servicio.”¹⁸

Así, por ejemplo, se pretende incrementar la velocidad comercial del transporte colectivo a 20 km por hora y a 25 o 30 km por hora la de vehículos particulares; aumentar en 30% la capacidad de transporte en las vías preferenciales y reducir en 50% por lo menos el número de conflictos en las intersecciones de esas vías. Para ello se terminarán los 367 km de ejes viales que faltan, 47 km del Anillo Periférico y 28 km del Circuito Interior. Se piensa, además, “adecuar” 38 000 cajones de estacionamientos (19 000 corresponden a zonas conflictivas) y construir 23 000 espacios cerca de

las estaciones del Metro. Hay programas para cada uno de los medios de transporte (por ejemplo, a largo plazo se quiere contar con 3 300 trolebuses que operarían en 594 km de vías) y se pretende que el Metro sea “la columna vertebral de todo el sistema de transporte en la ciudad”. Asimismo, se prevén programas de educación vial y para combatir la contaminación y el ruido, en la parte que corresponde a vialidad y transporte.¹⁹

En busca del tiempo perdido

Es plausible la determinación de las autoridades del DDF de hacer una ciudad más habitable. En esta magna tarea, la dificultad esencial consiste en conciliar las exigencias de la modernización y el crecimiento demográfico con los importantísimos elementos humanos que tanta trascendencia tienen individual y socialmente. Los ejes viales, por ejemplo, desintegraron algunos barrios. Una de sus consecuencias es que los niños han perdido autonomía en su cotidiano contacto con su parte de ciudad; sus padres prefieren dejarlos en casa para no exponerlos a los peligros viales. Pero desde otra óptica, los ejes viales han despertado conciencia y preocupación en muchos ciudadanos que han demostrado estar dispuestos a defender las bondades de la metrópoli y a mejorarlas.

La preocupación por los efectos negativos del progreso está presente en muchos países. Un estudioso de estos problemas, por ejemplo, señala: “las nuevas condiciones de vida no han sido concebidas por el hombre, sino que son un producto de la utilización industrial del hombre y de los medios de facilitar sus funciones en esta utilización. Han adquirido una fría lógica arbitraria: el poderoso movimiento objetivo de la civilización industrial inserta la actividad de las masas durante todo el día en una red estrictamente definida, las coloca en situaciones prestablecidas, pone límites fijos y rígidos a sus vidas. En el trabajo en cadena, en el engranaje de las aglomeraciones urbanas y en las relaciones jerárquicas de la industria (con la separación fatal entre el trabajo y las fuerzas intelectuales), el hombre encuentra su propia obra convertida en un poder autónomo y cosificado. En medio de los productos de la cooperación mutua de la comunidad humana, se siente cada vez más aislado y cada vez menos hom-

bre.”²⁰ Independientemente de que en nuestro país se haya llegado o no a esa situación, esas palabras son sin duda una útil llamada de atención, a la que tendrían que añadirse las preocupaciones y problemas propios del subdesarrollo.

El Gobierno federal ha establecido varios programas, dentro del Plan Nacional de Desarrollo Urbano,²¹ que pretenden racionalizar el proceso de urbanización y orientarlo hacia otras zonas del país. Empero, si tiene éxito, sus resultados se sentirán a largo plazo. Tiempo suficiente para que la capital de la República se deteriore aún más mientras se estabiliza su crecimiento. Así pues, no bastan las necesarias obras físicas de ampliaciones y grandes realizaciones si no se complementan con una comprensión de los efectos múltiples que tienen, buenos y malos. Es el momento de ejercer y aprovechar toda la racionalidad de que sea capaz de sociedad mexicana para influir en la ciudad y transformarla mediante soluciones que se jerarquicen en función de las necesidades de la mayoría y en atención al bienestar pleno de todos.

La coyuntura actual y las expectativas de auge de la economía nacional plantean el riesgo de reincidir en una explicación irracional de los recursos. La industria de automotores, por ejemplo, tiene un bonancible fruto y ya se habla en ciertos avisos publicitarios del retorno a los “buenos tiempos de los años cincuenta” y sus autos enormes, símbolo ostentoso de lujo y comodidad. La influencia inmediata de ese tipo de concepciones en los problemas viales de la ciudad de México y su zona metropolitana plantea el imperativo de encontrar fórmulas más racionales de consumo en todos sentidos.

La gran tarea —como ha dicho connotado analista— es encontrar un equilibrio entre las funciones económicas, sociales, técnicas, culturales, recreativas, humanas, de la gran ciudad y sus habitantes y el medio físico en el que se realizan; rescatar lo que se ha perdido y regenerar lo posible; establecer, con el mejor espíritu democrático, un diálogo entre autoridades y ciudadanos para conciliar el aspecto técnico-económico con el humano. □

20. Radovan Richta, *La civilización en la encrucijada*, Editorial Ayuso, Madrid, 1974, p. 212.

21. Véase “Un plan para desconcentrar y urbanizar”, en *Comercio Exterior*, vol. 28, núm. 10, México, octubre de 1978, pp. 1197-1202.

17. *Uno más Uno*, 27 de junio de 1979.

18. “Programa de Transporte del Distrito Federal”, resumen, documento proporcionado por la Covitur, 16 pp., 1979.

19. *Ibid.*

RELACIONES CON EL EXTERIOR

Una gira presidencial trascendente

Del 26 de septiembre al 1 de octubre pasados, el presidente José López Portillo realizó una gira que incluyó las ciudades de Nueva York, Washington y Panamá. En la Urbe de Hierro compareció ante la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). En la capital de Estados Unidos efectuó una visita oficial de dos días al presidente James Carter y en Panamá asistió a la ceremonia de transferencia sobre la soberanía del Canal de ese país, en donde habló a nombre de los jefes de Estado y de Gobierno de América Latina que concurrieron al acto.

En Nueva York

El objetivo central de la visita a esta ciudad fue acudir a la sede de la ONU para exponer a la Asamblea General los aspectos principales de un plan mundial de energía, que comprometa a todos los países del orbe. En su alocución del 27 de septiembre López Portillo se refirió, entre otros aspectos, a la crisis energética mundial; señaló que la comunidad internacional es la responsable de que ésta no se convierta en una catástrofe de ominosos resultados para la humanidad y la paz. Destacó la importancia de tomar conciencia de esa realidad para actuar en consecuencia mediante acuerdos racionales basados en el beneficio y el respeto mutuos. Se han dilatado las distancias sociales, dijo, y permanecen enormes diferencias en la sociedad mundial; al mismo tiempo que se arriba a "otros planetas doblando el espacio sideral", subsisten en el nuestro el "hambre y la inseguridad todavía neolíticas".

Por décadas, el petróleo se ha derrochado "en forma extravagante"; se ha usado básicamente como combustible y no se han aprovechado plenamente sus enormes posibilidades como alimento y en la petroquímica. Sólo cuando se ha revaluado su precio se han buscado otras opciones energéticas. El grupo de países capitalistas desarrollados absorbe 60% de toda la energía producida y tiene menos de la quinta parte de la población mundial. El presidente de México preguntó: "¿Cuánto tiempo más podremos mover así el mundo con los energéticos dis-

ponibles? ¿A qué costo? ¿Para qué? ¿Para beneficio de quiénes?"

Posteriormente mencionó las posiciones que asumen cada uno de los grupos de países. En primer término se refirió a los productores de petróleo (para muchas de esas naciones esa materia es su único bien), que defienden y revaloran el aceite, y que se niegan a discutir tan sólo de precios, fuera del contexto de un nuevo orden internacional completo. Después habló de los industrializados, consumidores por excelencia, que dicen haber sido agredidos por los productores petroleros; que persiguen un sistema colectivo de racionalización, "circunstancial, y por ello fugaz", y que insisten en dialogar exclusivamente sobre el precio del crudo, "sin estimar cuestiones trascendentales que a todos convengan". Por último, señaló que los países pobres que no tienen petróleo también carecen de la capacidad de los ricos para transferir el efecto de los mayores precios del crudo por la vía de sus exportaciones (que sólo son de materias primas castigadas). En efecto, estas naciones importan todo, hasta inflación y recesión; ven con desesperación cómo se circulan y recirculan los petrodólares en las economías poderosas, pese a ciertos esfuerzos de los productores de petróleo organizados.

Los precios de los hidrocarburos, indicó, no deben considerarse como una cuestión de regateo y de correlación de fuerzas entre productores y consumidores. Menos aún, "cuando en medio, las posiciones son radicalizadas por otras estructuras, generalmente transnacionales, muchas ya sin metrópoli, y por lo mismo, sin obligaciones sociales ni solidaridad política". José López Portillo exhortó a conciliar "conciencia y valores nacionales con los intereses de un internacionalismo fecundo y armónico".

En otra parte de su discurso aseveró: "nos identificamos plenamente con los países que luchan por revalorar sus materias primas; compartimos intereses con los productores de petróleo, pero entendemos también que se hace indispensable romper un esquema empantanado que está perjudicando a todos". México, "ahora potencial productor importante de hidrocarburos, quiere ser solidario con todos los pueblos del orbe y, particularmente, con aquéllos que luchan por su liberación, [que son los que] más necesitan y más merecen". Así, estamos dispuestos a asumir una "obligación

tanto normativa como operativa para contribuir al advenimiento de un nuevo orden mundial más equitativo y mejor equilibrado".

Ante "tantos protagonistas con intereses encontrados, políticas indefinidas, reivindicaciones en proceso, rencores acumulados y reproches expresados" es difícil "plantear el problema" energético, sin "dar pie a suspicacias de parcialidad, manipulación o complicidad", aseguró el mandatario mexicano.

Los energéticos, señaló, son responsabilidad compartida de toda la humanidad. No deben "ser privilegio de poderosos; toda abundancia es relativa". Tampoco "pueden ser fuerza perturbadora para compensar la inseguridad de quienes sólo esto tienen para garantizar su legítima supervivencia y autodeterminación". Queremos "compatibilizar en un puente los extremos, los esquemas de oferta, demanda y precio del petróleo presente, con las alternativas que para el porvenir queremos".

Para combatir las hegemonías políticas y económicas, la ONU es "la única alternativa racional e institucional", organismo que a pesar de las críticas que se le hacen "es lo mejor que hemos acertado a concebir", que puede modificarse pero no invalidarse.

"Los hidrocarburos —como elemento catalizador de la crisis económica— han sido motivo recurrente en los debates que han evidenciado intereses y opiones, aciertos y equivocaciones, coincidencias y divergencias, que en todas direcciones se cruzan, cuando surge el tema de la energía." Aparentemente "nos enfrentamos a problemas de fondo que en realidad son de forma y método" para "conjuguar intereses y esclarecer la voluntad política de la comunidad internacional". Por un lado nos frena la "incapacidad para articular coherentemente enfoques diversos del problema energético", el más vital "para la continuidad del progreso". Por otro, "la dificultad de vincularlos con un método mucho más vasto y complejo: el nuevo orden económico mundial".

Para superar esta antinomia, se debe señalar el qué y el cómo; atender simultáneamente tanto la nueva estrategia internacional para el desarrollo como los medios para ponerla en marcha. De otro modo se corre el riesgo peligroso de "estancarnos y de perpetuar los injustos contrastes entre despido y escasez;

entre progreso alucinante y rezago humillante; entre existencia estéril y vida digna”.

A partir de las normas y disposiciones de carácter económico, generalmente aceptadas por los estados, será posible elaborar la estrategia de un desarrollo común, equilibrado, que se exprese jurídicamente con base en el derecho internacional. Así, en este foro ya plenamente instituido, podríamos “reordenar energía y resurgimiento”.

Enseguida, el Presidente de México propuso “la adopción de un plan mundial de energía, que a todos corresponda, tanto a poseedores como desposeídos y que a todos comprometa”. Su objetivo fundamental es “asegurar la transición ordenada, progresiva, integral y justa entre dos épocas de la humanidad”. Los programas del plan deben servir, principalmente, para “garantizar la soberanía plena y permanente de los pueblos sobre sus recursos naturales”; racionalizar todas las etapas de las fuentes actuales de suministro energético, en especial de hidrocarburos, “facilitando recursos financieros y tecnológicos”; desarrollar las fuentes no convencionales de energía; permitir que todas las naciones integren planes coherentes con la política mundial para asegurar la congruencia; propiciar que en los países en desarrollo se formen e integren industrias auxiliares, en especial de bienes de capital; resolver a corto plazo el problema de los países en desarrollo importadores de petróleo, para garantizarles suministro, respetar los contratos, detener la especulación y establecer una compensación por los incrementos de precios; crear fondos de financiamiento y fomento; establecer una amplia cooperación tecnológica en materia de energéticos; apoyar la creación de un instituto internacional de energía.

Para llevar adelante este plan, José López Portillo propuso que se integre un equipo de trabajo formado por representantes de todos los grupos de países, según su condición. Finalmente, se refirió a la necesidad imperativa de racionalizar el uso y destino de los hidrocarburos, dado el poco tiempo que queda, antes de que se agoten.

Algunos países apoyaron en primera instancia la propuesta mexicana, otros la tomaron con reservas y ciertas empresas petroleras así como algún miembro de la OPEP, no la recibieron con buenos ojos.

En Washington

El Presidente de México arribó a esta ciudad el 28 de septiembre, en donde fue recibido por el secretario de Estado, Cyrus Vance. Posteriormente sostuvo conversaciones con el Presidente de Estados Unidos acompañado de los secretarios de Comercio y de Patrimonio y Fomento Industrial, por el Subsecretario de Relaciones Exteriores y por el Embajador de México en ese país. La visita se realizó en cumplimiento de lo acordado en febrero de este año.

Con motivo de esa entrevista se dieron a conocer dos documentos relativos a las relaciones México-Estados Unidos: el tradicional comunicado conjunto y un informe sobre la labor desarrollada durante 30 meses por los grupos de trabajo mixtos integrados para trabajar en cada una de las áreas de interés bilateral. De este último destaca lo que sigue:

- *Cooperación fronteriza.* Se examinaron los proyectos que han formulado ambos países sobre desarrollo fronterizo. Por ejemplo, se lleva a cabo un programa coordinado de control de la contaminación del aire en el área de Tijuana-San Diego; se recomendó intercambiar información sobre puentes internacionales y otros puntos de entrada, para facilitar la coordinación de prioridades en la planeación; se recomendó la revisión del acuerdo de 1968 sobre asistencia en casos de desastre en el área fronteriza.

- *Comercio.* Se pasó revista a tendencias y políticas de las respectivas economías y se discutieron temas importantes. Entre ellos, la posibilidad de un acuerdo bilateral sobre productos específicos, dentro del contexto de las negociaciones comerciales multilaterales. Se recomendó que los negociadores mexicanos y estadounidenses intensifiquen sus esfuerzos para poder concluir un acuerdo bilateral en un futuro próximo, “tomando en cuenta el plazo tentativo del 15 de octubre que fue fijado en Ginebra para completar las negociaciones comerciales multilaterales”. Por otra parte, se consideraron “ciertas cuestiones técnicas” relacionadas con exportaciones de carne mexicana, comercio de pieles, la “posible suspensión de tarifas norteamericanas sobre carros de ferrocarril”, la posible aplicación de tarifas estadounidenses más bajas sobre litargirio y otros productos de plomo, con el sistema generalizado de preferencias y con

la solicitud de México presentada a las autoridades pertinentes para que los precios de referencia estadounidenses para el acero mexicano se calculen considerando dicha petición. Finalmente se acordó establecer un subgrupo técnico que investigue las metodologías utilizadas por los dos países en la formulación de estadísticas comerciales.

- *Turismo.* Se evaluó el cumplimiento del convenio relativo celebrado entre ambos países. El grupo de trabajo manifestó especial interés en lograr la construcción de un nuevo cruce fronterizo en la mesa de Otay, cerca de Tijuana, “para facilitar el turismo fronterizo” entre esa ciudad mexicana y San Isidro, en California, y “promover su desarrollo turístico y económico”. La parte mexicana manifestó interés por que las obras se concluyan antes de 1982.

- *Industria.* Se reconoció que “un desarrollo industrial de México incrementará las perspectivas de un aumento en el comercio bilateral de manufacturas”, así como la necesidad de evitar posibles problemas que emanen de “diferencias en sus respectivos requisitos legislativos e instrumentos de política”. El grupo continuará examinando la relación existente y potencial de las estructuras industriales de ambos países, el papel de la inversión extranjera privada en el desarrollo industrial y su complementariedad y posibles proyectos de cooperación en las áreas de desarrollo regional, empleo, entrenamiento y transferencia de tecnología.

- *Asuntos migratorios.* Se propuso la celebración de sesiones conjuntas de entrenamiento para funcionarios migratorios con el propósito de intercambiar información sobre leyes y procedimientos y establecer la forma de coordinar y cooperar con la investigación, detención y condena de traficantes. “La aprobación de esta propuesta se encuentra bajo consideración del Gobierno mexicano.” Se acordó continuar el intercambio de información e investigaciones en materia de flujo migratorio. Se examinó la metodología del proyecto de “encuesta nacional de emigración a la frontera norte”, que realiza la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

- *Asuntos energéticos.* Negociadores de ambos países se reunieron en ocho ocasiones para finalmente acordar que Petroleos Mexicanos venda 300 millones de pies cúbicos de gas natural asociado a compradores estadounidenses. Además,

se celebraron consultas entre las entidades responsables de México y Estados Unidos para "identificar posibilidades de intercambio de energía eléctrica en las zonas fronterizas" y se iniciaron estudios al respecto. Continúan las negociaciones para "una posible interconexión de la central geotérmica de Cerro Prieto", en México, "con servicios de generación y distribución en California".

En el documento también se incluyen los resultados de los respectivos grupos de trabajo en cuanto a aspectos legales, cooperación científica y técnica y cooperación cultural.

De acuerdo con el texto del Comunicado Conjunto, las conversaciones de los dos mandatarios se centraron fundamentalmente en los avances del Mecanismo de Consulta establecido en 1977. En términos generales se mostraron satisfechos por el trabajo desempeñado por cada grupo de trabajo. Además, del documento conjunto destaca lo que sigue:

Los presidentes López Portillo y Carter coincidieron en la necesidad de que ambos países "eviten que hechos o ac-

ciones de un lado de la frontera terrestre o marítima perjudiquen el medio ambiente del otro". A este aspecto se le dará una alta prioridad y convinieron en "determinar la posibilidad o conveniencia de concluir acuerdos que prevean medidas, por una y otra parte, que disminuyan o eliminen daños al medio ambiente en casos futuros".

Examinaron los últimos acontecimientos en Centroamérica y convinieron en que "el progreso hacia un gobierno democrático en Nicaragua había mejorado las perspectivas de una paz en la región y un mayor respeto a los derechos humanos". Asimismo, "comprometieron a sus respectivos gobiernos a mantener el apoyo al Gobierno de Reconstrucción Nacional de Nicaragua". Además, intercambiaron "puntos de vista sobre el Caribe".

El presidente Carter consideró que la propuesta del mandatario mexicano en la ONU era una presentación "equilibrada y positiva".

En los medios de difusión se comentó la frialdad de la visita y la poca atención que la prensa estadounidense le prestó

tanto a ésta como a la propuesta mexicana en la ONU.

En Panamá

El 30 de septiembre el presidente Arístides Royo encabezó la emotiva recepción brindada al presidente López Portillo. El acto central de la visita se efectuó al día siguiente, durante la ceremonia en la que se transfirió la soberanía del Canal de Panamá a sus auténticos propietarios. En esa oportunidad el mandatario mexicano pronunció, a nombre de los jefes de Estado de los gobiernos democráticos latinoamericanos, un discurso en el que afirmó que se ha dado un paso más en el camino de la descolonización.¹

El 1 de octubre arribó a la ciudad de México, en donde hubo una tumultuosa recepción. En la Plaza de la Constitución el Presidente de México informó, "de cara al pueblo", sobre los asuntos más sobresalientes de su gira. □

1. Véase el texto íntegro en la p. 1132 y la nota "Panamá: el canal empieza a ser sólo de los panameños", p. 1105.

recuento nacional

Asuntos generales

Se liquidan empresas

El 26 de septiembre y el 1 y 9 de octubre el *Diario Oficial (D.O.)* publicó tres acuerdos que disponen la disolución y liquidación de las empresas estatales Comercial Carbonera, S.A., Operadora Nacional de Ingenios, S.A., e Insecticidas y Fertilizantes Mexicanos, S. de R.L.

Desarrollo urbano

El *D.O.* publicó el 8 de octubre el acuerdo que establece las bases y las zonas geográficas para la ejecución, por parte de las dependencias y entidades públicas federales, del Programa de Dotación de Infraestructura a los Puertos Industriales previstos en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

Lista de organismos y empresas estatales

El 11 de octubre la Secretaría de Pro-

gramación y Presupuesto (SPP) publicó en el *D.O.* la lista de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal. Conforme a esa lista el sector paraestatal se integra con 78 organismos descentralizados; 47 juntas federales de mejoras materiales; 437 empresas de participación estatal mayoritaria; 58 empresas de participación estatal minoritaria, y 206 fideicomisos. □

Sector agropecuario

Precios de garantía

El 1 de octubre se dieron a conocer los nuevos precios de garantía del trigo y del cártamo que regirán en el ciclo agrícola 1979-1980. El del trigo será de 3 550 pesos la tonelada (18.3% de aumento) y el del cártamo de 6 000 pesos la tonelada (10.0% de aumento). El 4 de octubre se informó que los precios para el maíz y el frijol que regirán en dicho ciclo serán de 3 480 pesos la tonelada (18% de aumento) y de 8 000 pesos (23% de incremento), respectivamente. □

Sector industrial

Se constituye Sidermex

El 20 de septiembre la empresa estatal Sidermex, S.A. de C.V., se constituyó jurídicamente al firmarse las escrituras correspondientes. Sidermex actuará como administradora de las siderúrgicas Altos Hornos de México, S.A. (AHMSA), Fundidora de Monterrey y de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, S.A. (Sicartsa), las cuales mantendrán su autonomía legal, operativa y patrimonial. Se aclaró que sus resultados financieros no serán consolidados. El capital social de Sidermex está suscrito por Nacional Financiera, S.A. (Nafinsa), AHMSA, AHMSA Ingeniería, Sicartsa y Fundidora de Monterrey. □

Sector energético y petroquímico

Díaz Serrano en la Cámara

El 20 de septiembre Jorge Díaz Serrano, director de Petróleos Mexicanos (Pe-

mex), concurrió a la Cámara de Diputados, donde leyó un extenso informe sobre las actividades de la dependencia a su cargo y respondió a diversas preguntas de los representantes de siete partidos políticos. Durante su comparecencia el funcionario se refirió a la política petrolera, a las modalidades de contratación y de concesiones del organismo, a la situación financiera de Pemex, a sus relaciones personales con miembros de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) y con la compañía Perforaciones Marinas del Golfo, S.A. (Permargo), a diferencias contables en los informes de Pemex correspondientes a 1977 y 1978, y a otros asuntos.

El 5 de octubre, los diputados de la Comisión de Energéticos de la Cámara de Diputados visitaron las oficinas de Pemex a fin de aclarar un faltante de 317 millones de barriles de crudo. El 9 de octubre Pemex publicó un comunicado de prensa en el cual se señala que el "supuesto faltante" es sólo "una errónea acumulación de cifras" y que la diferencia contable no monta a la cifra que indicaron los diputados sino que es de 119.3 millones de barriles. Estos, se añade, se integran por conceptos tales como mermas por evaporación, derrames accidentales y cargamento en tránsito.

Venta de gas a Estados Unidos

El 21 de septiembre se informó que Pemex venderá sus excedentes de gas natural a compradores estadounidenses a partir de enero de 1980. El acuerdo establece un precio de 3.625 dólares el millar de pies cúbicos (el cual se ajustará cada tres meses), que el volumen inicial será de 300 millones de pies cúbicos y que el convenio no tiene límite de tiempo, aunque cualquiera de las partes contratantes podrá concluirlo previo aviso de 180 días.

Nuevo precio del crudo mexicano

El 8 de octubre Pemex informó que a partir del primero de ese mes el precio del petróleo mexicano de exportación será de 24.60 dólares por barril con vigencia de tres meses. El aumento significa 8.8% más con respecto al precio del trimestre anterior que era de 22.60 dólares.

Campana sobre el Ixtoc

Pemex informó que el 14 de octubre se logró instalar el cono recolector del sistema de recuperación de aceite sobre

el cabezal del pozo Ixtoc 1. La campana o cono es parte de un complejo equipo de recuperación y separación de crudo, gas y agua. Se calcula que por este medio será posible recuperar 85% del aceite derramado y con ello disminuir la contaminación de las aguas. Asimismo, se afirmó que el control estricto del pozo sólo es posible mediante los dos pozos direccionales de alivio o por medio de la inyección de balines. □

Comercio interno

Sube la leche

El 4 de octubre el D.O. publicó los nuevos precios de la leche al productor, al comerciante y al consumidor. Los precios del litro de leche pasteurizada preferente en botella de vidrio y envase de cartón desechable serán de 7.30 y 7.80 pesos, respectivamente, esto es, 20% más con respecto a los precios fijados en 1977. Se informó que la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (Conasupo) mantendrá el precio de la leche que distribuye en 2.25 pesos el litro. □

Sector financiero

Créditos del exterior

- El 17 de septiembre la empresa estatal Fertilizantes Mexicanos, S.A. (Fertimex), obtuvo un préstamo por 90 millones de dólares de ocho instituciones bancarias de diversos países, entre ellas el Banco Nacional de México, S.A. (Banamex). El crédito es a diez años con un interés de 3/4 de 1% sobre la tasa interbancaria de Londres (*libor*).

- El 24 de septiembre Nafinsa contrató dos créditos por un monto conjunto de 90 millones de dólares. Un préstamo de 50 millones fue otorgado por Lloyds Bank International, de Inglaterra, y Mellon Bank, de Estados Unidos. El otro crédito, por 40 millones, fue concedido por un grupo de bancos japoneses. No se dieron a conocer las condiciones de los préstamos.

- El 26 de septiembre un grupo de 100 bancos, encabezados por los de Tokio, Montreal y el Banco de América concedieron un préstamo de 660 millones de dólares a la empresa Mexicana de

Cobre. No se indicaron ni plazo ni interés.

- El 16 de octubre un grupo bancario belga otorgó un crédito por 50 millones de dólares a la Comisión Federal de Electricidad (CFE). El préstamo es a diez años con un interés de 3/4% al año sobre los índices interbancarios para dólares estadounidenses.

Apoyo financiero a Nicaragua

El 20 de septiembre se informó que México decidió aportar un financiamiento de 30 millones de dólares al fondo de café del grupo de Bogotá para que compre a futuro el grano de Nicaragua y lo pague por adelantado. El convenio, se dijo, sería firmado en Londres durante la reunión anual de los países exportadores de ese producto que se llevaría a cabo en esos días.

Convenio con España

El 21 de septiembre los bancos centrales de México y de España suscribieron un acuerdo bilateral que establece la posibilidad de apoyos financieros recíprocos hasta por 100 millones de dólares como respaldo a las reservas monetarias internacionales de cada país.

Sucursales bancarias en Londres

El 24 de septiembre el Banco de Inglaterra autorizó la apertura de tres sucursales de las financieras mexicanas Banco de Comercio, Banco Nacional de México y Banco Comercial Mexicano. Se dijo que estas instituciones captarán dinero del mercado londinense mediante la emisión de pagarés de tasa flotante y de certificados de depósito.

México cumplió con el FMI

El 1 de octubre el director del Fondo Monetario Internacional (FMI), Jacques de Larosière, recibió la visita de los funcionarios mexicanos David Ibarra, titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), y de Gustavo Romero Kolbeck, director del Banco de México, quienes le informaron que en 1979 la economía mexicana crecerá 8% y la tasa inflacionaria será de 17 por ciento.

Al término de la reunión, el Director del FMI declaró que en virtud de que México había pagado sus adeudos y

cumplido con su programa de recuperación económica, se daba por terminado el convenio de facilidad ampliada suscrito en 1976 y que formalmente concluye en diciembre de 1979. Se dijo, asimismo, que el programa de México demostró que por medio del "eficiente manejo de la política monetaria y financiera" es posible hacer compatible el crecimiento económico "con una progresiva reducción de las tasas de inflación". Sobre el asunto, Romero Kolbeck puntualizó que el FMI no había impuesto condiciones a México, pues "el gobierno del presidente López Portillo tenía un plan bien definido de recuperación económica que en este caso coincide con las políticas del Fondo". Añadió que la política económica del gobierno mexicano "coincidió con sus tres postulados básicos [del FMI] para la recuperación de una economía en crisis"; esto es, reducción del déficit presupuestal, del crecimiento del circulante y del endeudamiento externo. Acerca de este último punto el director del Banco de México afirmó que el FMI no impuso límites al endeudamiento externo neto (3 000 millones de dólares al año) sino que ello fue decidido por México.

Tasas de interés

El Banco de México informó que el 15 de octubre entraron en vigor los ajustes a las tasas de interés pasivas previstos en el sistema de revisión periódica establecido el 10 de agosto último. Los rendimientos se incluyen en el cuadro.

Depósitos a plazo fijo	Situación anterior		Situación a partir del 15 de octubre	
	Personas físicas*	Personas morales	Personas físicas*	Personas morales
30 a 89 días	13.60	14.10	14.60	15.00
90 a 179 "	14.40	14.40	15.40	15.40
180 a 359 "	13.00	13.00	15.60	15.60
360 a 539 "	15.00	15.00	16.00	16.00
540 a 719 "	15.50	15.50	16.50	16.50
720 a 725 "	16.00	16.00	17.00	17.00

* Rendimiento neto.

Relaciones con el exterior

Convenio con Guatemala y Estados Unidos

El 18 de septiembre en Tapachula, Chiapas, los gobiernos de México, Gua-

temala y Estados Unidos suscribieron un acuerdo sobre producción de alimentos y combate de plagas agrícolas. Ese día, los presidentes de México y de Guatemala, así como el embajador de Estados Unidos en México, visitaron las instalaciones de la planta de energía nuclear para la cría y esterilización de la mosca del Mediterráneo, en cuyo equipamiento participaron México, Canadá, Estados Unidos, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y el Organismo Internacional de Energía Atómica con sede en Viena. Mediante esa planta se supone que la plaga no azotará tierras mexicanas y que será erradicada de Guatemala.

Renuncia Lucey

El 9 de octubre Patrick J. Lucey anunció que a partir del 1 de noviembre próximo dejará de ser embajador de Estados Unidos en México. En su carta de renuncia al presidente estadounidense James Carter, Lucey señala que no se va con "resentimientos, sino con un sentido de satisfacción, pues es claro que México y Estados Unidos han logrado gran progreso conjuntamente desde el inicio de su gobierno".

Acuerdo con España

Como resultado de la visita oficial a México del Ministro de Agricultura de España, ambas naciones acordaron el 10 de octubre establecer una subcomisión intergubernamental para asuntos agro-

pecuarios. Entre los trabajos que desarrollará el organismo destacan los estudios sobre planeación agropecuaria y regulación de precios de alimentos.

Proyecto con España

Con una inversión de 7 000 millones de

pesos, el 12 de octubre se aprobó el proyecto conjunto mexicano-español para construir un astillero en Veracruz que fabricará buques-tanque de 44 000 toneladas para transportar petróleo crudo. □

Cuestiones sociales

Educación

● La Secretaría de Educación Pública (SEP) dio por terminado, el 21 de septiembre, el convenio con el Instituto Lingüístico de Verano (ILV), organismo estadounidense que se dedica al estudio de los idiomas indígenas. Últimamente el ILV ha sido señalado con insistencia como instrumento de penetración imperialista, de tener fuertes nexos con la CIA y de proporcionar una educación manipulada.

● El 10 de octubre el Ejecutivo Federal envió al Congreso de la Unión un proyecto de reforma al artículo tercero constitucional para garantizar la autonomía universitaria y con ello "reiterar la confianza del pueblo y del Estado en sus universidades y en sus universitarios".

Laborales

● El 9 de octubre el presidente José López Portillo entregó la Medalla de Honor "Belisario Domínguez" al líder obrero Fidel Velázquez. La presea (creada el 3 de enero de 1953) es la máxima condecoración que otorga el Senado de la República y premia "a los hombres y mujeres mexicanos que se hayan distinguido por su ciencia y su virtud en grado eminente, como servidores de nuestra patria o de la humanidad". En el acto, el líder expresó que esa distinción significaba una gran responsabilidad y un "gran compromiso con la clase a la que pertenezco, con la Revolución en que milito y con la patria que me vio nacer". Por ello, prometió, haría esfuerzos por superarse y servir mejor y "con gran pasión al proletariado nacional".

● El 12 de octubre se celebró la asamblea constitutiva del Sindicato Unico Nacional de Trabajadores Universitarios (SUNTU) que aglutina a 32 sindicatos universitarios y a cerca de 50 000 trabajadores de 40 centros de educación superior. □