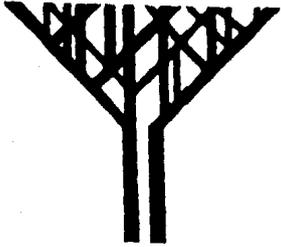


00161  
/es.  
/



**DESARROLLO URBANO,  
EL CASO DE LA CIUDAD DE MEXICO**

**TESIS QUE PRESENTA  
EL INGENIERO CIVIL  
MANUEL GONZALEZ SALAZAR**

**PARA OBTENER LA MAESTRIA EN  
ARQUITECTURA CON ESPECIALIDAD  
EN URBANISMO**

1977

**DIVISION DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ESCUELA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

	Página
Introducción	4
Generalidades:	8
En el origen, el Aguila y la Serpiente.	9
La deseada descentralización	12
¿El crecimiento irracional o equilibrado?	15
Mejorar el aprovechamiento del suelo y el espacio	17
Hacinamientos vs. Planeación	20
Arquitectura sin arquitectos	23
Diseño, Arte y Arquitectura	26
Las malandanzas de la zonificación	29
Anticipación del futuro	32
Los beneficios de la ciudad	35
Megápolis inminente	38
Pero, ¿de veras quieren cambiar la capital?	41
Las capitales que se mudaron	45
¿Es mala la gran ciudad?	49
La Torre de Babel	51
El deterioro del paisaje urbano	54
La Problemática del Transporte:	67
El auto, progreso y desperdicio	68

	Página
Accidentes de tránsito	70
Transporte y horario de trabajo	74
El tormento de los camiones de pasajeros.	76
El transporte y la impuntualidad proverbial.	79
Embotellamientos y congestión	81
Controles de circulación	84
El tránsito y la traza colonial.	87
Trastes y contrastes del transporte.	90
Transportes y uso del espacio en la ciudad.	93
Alternativa al problema del transporte: la bicicleta.	96
Notas sobre Demografía:	110
El crecimiento poblacional y sus problemas.	111
El repartimiento agrario: Ociosidad.	113
Ese monstruo llamado migración.	117
¿La migración, inevitable?	121
La marginalidad, factor de crecimiento poblacional.	123
Planeación para los marginados	126

	Página
Los habitantes marginales	129
Los mecanismos de ayuda entre marginales.	132
Migran grupos sociales, no -- individuos: Singer.	135
Acerca de la Recreación.	139
La recreación como necesidad.	140
La creación de espacios recrea <u>ti</u> vos.	142
Los niños y la metrópoli.	146
El Marco Legal:	149
Efectos de la congelación de - rentas.	150
Rentas congeladas y rentas ca- lentadas.	152
La ciudad, el derecho y el - caos.	155
El reglamento de las construc- ciones.	157
A manera de conclusión	160
Bibliografía.	180

## I N T R O D U C C I O N .

En el presente trabajo se expone una serie de temas relacionados con la problemática de la ciudad de México. Aunque en la mayor parte de los comentarios se plantean algunas conclusiones, al final se hace una recapitulación de ellas.

Fundamentalmente se desarrolla la tesis de que el crecimiento de la ciudad de México es irrefrenable. Muchas de las soluciones que se han preconizado para impedirlo como el cambio de capital, los polos de desarrollo o la modificación de estructuras sociales, resultan utópicas, no viables o no aceptables en el corto tiempo en que se necesita instrumentarlas.

Otra cosa puede ser una infortunada manifestación de la latente, cuanto indeterminada amenaza que sobre nosotros se cierne de un terremoto, como los que por desgracia han azotado a Guatemala y Nicaragua, que obligara a los sobrevivientes a replantear todo.

Pero en la tesitura del status geológico actual seguiremos viviendo los problemas derivados del dinámico crecimiento capitalino. Para resolverlos se propone aquí aceptar el crecimiento y

tratar de diseñar políticas para controlarlo y guiarlo hacia los lugares más convenientes del Valle de México y zonas circunvecinas mediante acciones enérgicas de descentralización y desconcentración. Así mismo se impondrán restricciones al crecimiento propio del Distrito Federal.

Se preconiza el diseño de una red de núcleos urbanos ubicados aproximadamente a 125 kilómetros alrededor de la capital. Se comprenderían en ellos a Zitácuaro, San Juan del Río, Pachuca, Huauchinango, Puebla, Izúcar de Matamoros, Iguala, Cuernavaca y otros que pueden recibir el aporte del crecimiento metropolitano.

Estas poblaciones se comunicarían entre sí y con la ciudad de México por medio de trenes rápidos ( velocidades del orden de 250 kilómetros por hora ), de tal manera que el tiempo de traslado entre ellos y el centro no sobrepase los 30 ó 40 minutos. La ventaja inmediata de este sistema de ciudades metropolitanas es que el crecimiento ya no tendría lugar necesariamente en el Valle de México. Por tratarse de núcleos de lejanía intermedia, a más baja altura sobre el nivel del mar, en distintas cuencas hidrológicas y regiones agrícolas, el proporcionar servicios y bienes alimenticios siempre será más cómodo.

Los habitantes que migren a estos lugares - tendrán dos opciones. Una, vivir en ellos y trasladarse a trabajar en la capital, sin recurrir al cada vez más molesto automóvil. La otra, vivir - en ellos trabajando en las empresas y dependen -- cias oficiales y particulares ahí descentraliza - das, sin dejar de estar relativamente próximos a - la capital y sus servicios.

Por otra parte, pienso que el crecimiento - demográfico no debiera alarmarnos tanto. Lo dra - mático es nuestra incapacidad para crear fuentes - de trabajo, integrar a todos los habitantes a la - estructura productiva y hacerlos partícipes de - una más racional distribución del ingreso.

He querido hacer notar que el espíritu cívi - co, el amor a la ciudad, la solidaridad y la con - ciencia ciudadana son un poderoso factor subjeti - vo necesario para emprender cualquier solución.

Mi cordial agradecimiento a los miembros de la generación 74 - 76 de la Maestría que con sus - opiniones me ayudaron a centrar muchos de los -- problemas, a todos mis maestros cuya guía fue fun - damental para mí, particularmente al arquitecto - Domingo García Ramos quien hizo agudas observacio - nes al primer borrador de esta tesis, al licencia - do Miguel Angel Reta Martínez, a la doctora Laris

sa A. de Lomnitz, al arquitecto Andrés Isunza - -  
Fuerte y al ingeniero Héctor Guerra Solalinde.

No puedo dejar de mencionar a mi compañera-  
y esposa Carmen B. Galicia de G., M. en Ed., y a  
mis hijos Marco Antonio y Emmanuel de quienes tu-  
ve que tomar tiempo que a ellos debo, pero que -  
con cariño me alentaron a proseguir.

**GENERALIDADES**

## EN EL ORIGEN, EL AGUILA Y LA SERPIENTE.

Refiere Mircea Eliade que Senaquerib mandó edificar Nínive según el "proyecto establecido - desde tiempos remotos en la configuración del -- cielo". No sólo hay un modelo que precede a la arquitectura terrestre, sino que, además, éste se - halla en una "región" ideal (celestes) de la eter- nidad, (1).

Un concepto parecido en su tiempo manejó el rey Salomón. Y en cuanto a una Jerusalén celes - tial, sostienen las viejas tradiciones que exis - tió antes de que fuera construida por la mano del hombre, (2).

Traigo a colación estas citas porque en la investigación del origen de las ciudades antiguas se encuentra, en la distancia de los tiempos, no- con el concepto economista que advino con la ciu- dad industrial, sino con el motivo o con el símbolo manejados como arquetipos que representan las- íntimas creencias que los distintos pueblos tie - nen o han tenido.

En lo relativo a la ciudad de México, es decir Tenochtitlan, ya Gutierre Tibón ha explorado- bastante. No hay duda; los aztecas tienen también lo suyo, y sus tradiciones están impregnadas de -

singular vigor. El mito del águila aguerrida y la sabia serpiente conduce a consideraciones de gran profundidad, (3).

Dice Gutierre Tibón que el águila es símbolo solar (como solares fueron toda la cultura y tradición prehispánicas). Por su identificación con el astro Rey, corresponde a la esencia masculina fertilizadora de la hembra, la madre naturaleza, representada en la serpiente.

El arqueólogo veracruzano Medellín Zenil, a su vez, sostiene que para establecer el asentamiento urbano, los sacerdotes aztecas no localizaron materialmente a ambos animales en el momento de la lucha (trasmutación) sino que "quisieron significar que su búsqueda terminaría donde la fuerza del sol y de la tierra fuera propicia para el desarrollo de la vida humana"; consideración que se encuentra magníficamente plasmada en el escudo nacional.

Y comenta Gutierre Tibón: "En realidad, la serpiente desgarrada por el águila simboliza la noche vencida por el sol, el drama cósmico que se repite cada mañana".

Tengo la impresión de que esos arquetipos subyacen entre nosotros. El Valle del Anáhuac, afirman algunos, tenía una población del orden de

300 mil habitantes a la llegada de los españoles. Era en su época una de las mayores concentraciones humanas. A pesar de las destrucciones, la depredación, las enfermedades y la conquista que abatieron a la mayor parte de los habitantes, el área resurge. A los conceptos de la estructura colonial, de la capitalista y al modelo de desarrollo urbano industrial, que en si mismos proporcionan elegantes argumentos para entender la macrocefalia, habría que sobreponer la acción de los efectos socioculturales de nuestro origen.

Por ejemplo, y volviendo a las tradiciones originales, la Basílica de Guadalupe se edificó sobre el templo de la deidad cósmica lunar de Tonantzin, que era un lugar ceremonial de singular importancia. El catolicismo vino a sustituir aquel paganismo, pero geográficamente se respetó la ubicación del culto y la tradición formal continuó. Pues bien, ¿no acaso en la delegación Gustavo A. Madero y sus alrededores del Estado de México es donde se asienta una importante población de los migrantes campesinos que, dentro de los motivos sociológicos que los impulsan en su traslado, traen las inquietudes de sus creencias? Dicho en otras palabras: aquellos viejos arquetipos aún operan.

Una consecuencia en la perspectiva de este estudio es que en el fondo y de acuerdo al mito original se está proponiendo como solución una nueva migración en busca de otros lugares donde el águila y la serpiente vuelvan a aparecer en su representación del drama cósmico.

#### LA DESEADA DESCENTRALIZACION.

Las ciudades son el medio ambiente, artificial por excelencia, que el hombre construye para vivir. El humano linaje a diferencia de la mayor parte de los animales sabe que no puede subsistir en la jungla recogiendo frutos al azar y pernoctar sólo en la copa de los árboles.

El requiere un habitat especial. Este es el motivo central originador de lo urbano, cuya célula es la choza y su más amplia manifestación, la megalópolis. Civilización proviene del latín civilis, civil que a su vez se liga con civitas, civitatis, ciudad, en donde su significado queda expresado con extraordinaria propiedad.

Pero la naturaleza quiere que entre el hombre y la ciudad se establezca un intercambio de acciones que se puede esquematizar en procesos -- específicos conforme ambos agentes se desarrollan,

y que constituyen el campo de esa ecología especial que aborda la sociología urbana. Uno de los procesos que se estudian es el de la centralización, común en todos los lugares en donde se padece la macrocefalia, y que fundamentalmente consiste en la aglomeración de funciones en torno a un área principal, (4), como ha pasado con el primer cuadro en relación a la ciudad y como acontece con ésta en la perspectiva general del país; bordando en estas ideas, geógrafos hay que consideran que la capital más que como polo ha surgido bajo la forma centro de desarrollo nacional. Robustece este concepto el hecho elocuente de que la segunda metrópoli del país, Guadalajara sea -- cerca de 8 veces menor.

En oposición al mencionado proceso de centralización cabe mencionar su opuesto: la descentralización, entendida como una inclinación o tendencia de las personas, empresas o dependencias privadas y públicas a ubicarse fuera de las áreas de funciones altamente densificadas.

Para el ingeniero Luis Unikel, por ejemplo, hasta 1930 la centralización y concentración fueron la pauta del desarrollo de la ciudad de México, (5), en cambio de 1930 a 1950, no obstante que dichos procesos se acentuaron, aparecieron también los primeros brotes de una descentralización

( que habría de ser intensiva después), con motivo de la apertura del primer mercado "Sears" de la avenida de los Insurgentes.

La descentralización ha llamado muy seriamente la atención de los planificadores regionales. Lo que ahora se discute es si su estimulación artificial puede llegar a constituir un desahogo al espectacular crecimiento urbano, lo cual merece un comentario.

En primer lugar no es posible descentralizar todo, ni la mitad, ni siquiera la cuarta parte de eso que llamamos macrocefalia, dadas nuestras limitaciones financieras. Sin embargo parece que ese puede ser el camino inmediato para iniciar el desahogo de nuestra hiperconcentración y lo que propiamente hay que descentralizar, hacia otras zonas es lo que el crecimiento produce: las nuevas empresas, fábricas, comercios, oficinas.

El crecimiento es un hecho y qué bueno que crecemos. Quiere decir que estamos vivos. Lo que no está bien es que sea desordenado, que huyendo de la jungla estemos empeñados en crear otra. Por eso al crecimiento hay que establecerle sus controles, su ordenamiento, aunque el planteo del problema pueda resultar chocante en momentos en que muchos aspectos del imperativo económico parecen justificar todo.

## ¿CRECIMIENTO IRRACIONAL O EQUILIBRADO?

La manifestación física del crecimiento de la ciudad de México se localiza a lo largo de los ejes carreteros, de las vías de comunicación. La mezcla, la fusión, por ejemplo, con los municipios del Estado de México ha ocurrido precisamente en las zonas laterales de la carretera a Quefé taro. Tendencias muy fuertes de urbanización han operado en los caminos que van a Pachuca, a Cuernavaca, a Toluca. En los planos, cuando este crecimiento se representa, adopta la forma de manchas similares a los dedos de un guante.

Una primera observación: la construcción de calles, fraccionamientos y casas a pesar de los obstáculos que significan muchas barrancas y cerros se hace continua y uniformemente porque el valor de los terrenos periféricos se incrementa en relación con su cercanía a las vías de comunicación ya que se genera una sostenida demanda de espacio.

Costosas obras de infraestructura como las que se tuvieron que llevar a cabo en Bosques de las Lomas se convierten en óptimas inversiones. Una regla general es que la vocación natural de los terrenos se trastoca; áreas cubiertas de fron so bosques cuyas funciones primordiales son la -

rehidratación de los acuíferos profundos, la preservación a la ciudad de los vientos fríos de la montaña, el impedir las avenidas ocasionadas por las lluvias torrenciales, son arrasadas en holocausto a una diosa que se llama urbanización.

Pero aun hay más, si observamos el crecimiento registrado en algunas delegaciones, como la de Azcapotzalco ( El Hormiguero, le decían a nuestros abuelos aztecas) vamos a encontrar que prácticamente ya no hay vacíos urbanos. Hace un cuarto de siglo el lugar que ahora se conoce con el nombre de Colonia de los Electricistas eran magníficas tierras de labor. Escasos jóvenes saben que el nombre de la Colonia Clavería está heredado de una famosa hacienda. Casi nada queda de la del Rosario. Tierras de vocación agropecuaria; fértiles humus negros de alto contenido orgánico donde se levantaban excelentes cosechas de alfalfa; maíz, frijol y verduras; suelos que la naturaleza tardó miles de años en formar y cuyo ciclo biológico contribuía importantemente en la dinámica ecológica han quedado sepultados bajo el asfalto o los cimientos de las casas. Esa tendencia que no es privativa de Azcapotzalco, sino que con fuerza se presenta en Xochimilco, Contreras; Tlalpan, etc., prosigue sobre todo en el Estado de México, escenario de los nuevos fraccionamien-

tos, y al mismo tiempo se solicitan facilidades - pues en alguna parte hay que ubicar a los campesinos desalojados para abrir nuevas tierras cuyos - cultivos, naturalmente, serán más caros y magros.

Parece que hemos estado condenados a la i - rracionalidad de la vida urbana, cuando este desa - rrollo nos pide a gritos la preservación de nues - tros recursos naturales, de nuestro medio ecológi - co. Acaso sería distinto y bastante mejor propi - ciar un crecimiento organizado, equilibrado, de - la ciudad hacia afuera y lo más lejos posible del Distrito Federal, en forma de islas de urbaniza - ción en medio de las manchas verdes, de las alfom - bras de cultivos y de los bosques, lo cual admite varias interpretaciones. Esto no es un reclamo bu - cólico, sino simplemente un llamado a la razón.

#### MEJORAR EL APROVECHAMIENTO DEL SUELO Y EL ESPACIO.

Henri Lefebvre se ha dedicado a desentrañar como el espacio social es creado; incluso, como - se le vive antes de crearlo. En esa tesitura es - tablece la paradoja (6), de que siendo la ciudad - hecha de piedra, es precisamente algo que no es - de piedra. A la ciudad la hacen y la forman sus -

pobladores.

El susodicho espacio social es creación humana, pero no es algo indefinido; por padecer innumerables restricciones se convierte en un recurso escaso, caro, y a la vez constituye una magnífica materia prima para los especuladores. Agreguemos, en favor de estos últimos, el notable desperdicio que se hace de él, lo cual acarrea elevados costos (o deseconomías).

Desde otro ángulo, estudiosos hay de los problemas urbanos que manejan el concepto de " --fricción de espacio". La denominación parece haber sido sacada de la física. Para que pueda haber movimiento dentro de la estructura vial es necesario vencer fuerzas opuestas al mismo movimiento, léase, problemas de congestión.

Así, entre más dificultoso resulta trasladarse de un punto a otro se habla de mayor fricción de espacio, (7), lo cual resulta muy sugestivo para calificar los problemas de transporte de la ciudad de México y además nos enseña que su entraña no está dentro de la ingeniería de tránsito propiamente dicha, sino en las funciones y estructuras urbanas - el espacio social - definidas y creadas sin la perspectiva de la planeación congruente.

Pero en el amplio campo del desperdicio del espacio urbano hay todavía otras manifestaciones-obvias que descubriremos al examinar cuidadosamente una fotografía aérea. Hablemos de los corazos de manzana, muchos de ellos también sin edificar y otros que, cuando tienen la suerte de estarlo, sus inmuebles se encuentran en alto grado de deterioro ya que la demanda orientada hacia la vía pública los ha relegado.

Por estas mismas circunstancias en esos lugares existe la fuerte tendencia a la formación de las ciudades perdidas. No obstante, los corazones de manzana pueden regenerarse y llegar a cumplir funciones altamente rentables utilizando lo estratégico de su ubicación con respecto a los núcleos de actividad económica; su aprovechamiento puede coadyuvar en mucho a reducir la llamada-fricción de espacio.

Otro caso es el presentado por las construcciones muy horizontales; para mencionar dos: los centros escolares y cierto tipo de industrias ¿Por qué no se explota la posibilidad de alojar escuelas e industrias en edificios altos? La solución tampoco es imposible. La Universidad Lomonsov de Moscú levanta varios pisos; se trata de un ejemplo que ilustra este criterio; aunque entre nosotros, debemos reconocerlo, no es posible-

hacerlo con la U.N.A.M.

Como sea, el mejor aprovechamiento del espacio en una urbe hiperconcentrada es un requerimiento vital.

### HACINAMIENTOS vs. PLANEACION.

La actividad económica considerada como la actividad central, fundamental, en las grandes aglomeraciones urbanas ha conducido a que el mejoramiento del ambiente, la optimización de la vivienda, el paisaje urbano, la recreación, la higiene y la salubridad pasen a la calidad de sub-productos de la civilización.

De lo anterior se establece que si aspiramos a una vida digna y confortable en la ciudad de México, debemos prepararnos para enfrentarnos al reto que la creciente urbanización nos plantea en condiciones distintas y aún más desfavorables que las de los países ricos e industrializados, los cuales tienen el denominador común de crecer con bajas tasas poblacionales.

De acuerdo con los especialistas la clave está en un concepto muchas veces evanescente que se llama planeación y que en lo básico debiera

enfocarse a cuatro aspectos bien concretos, (8).

Primero, la planeación de la actividad económica a nivel nacional para propiciar la creación de núcleos de desarrollo y por qué no, metrópolis de desarrollo. En definitiva no deberíamos temer a que, dentro del sistema de ciudades del país, Monterrey y Guadalajara lleguen a alcanzar 5 ó 6 millones de habitantes; lo terrible será que el área urbana de la ciudad de México concentre a 40 millones. La descentralización, por consiguiente, de la actividad económica se presenta como una condición básica para limitar el crecimiento de nuestra capital. De la misma manera se debería emprender la descentralización de algunas actividades del sector público de servicios, no los poderes; hay muchos organismos, fideicomisos, comisiones y aún secretarías que, como la de Marina, no tienen razón para estar ubicadas en la capital. Como ha comenzado a anunciarlo la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Aunque el buen juez por su causa empieza. Quienes primero debieran desconcentrarse son los nuevos organismos de la Secretaría de Turismo y la SAHOP. Beneficioso sería también llevar algunas escuelas superiores de la Universidad y el Politécnico a ciudades del interior.

Segundo, la consideración en la planeación del desarrollo del área urbana de la ciudad de -- México acudiendo a controles efectivos para el - uso del espacio, particularmente en las zonas del Estado de México donde tiene lugar la penetración metropolitana; la adquisición de amplias áreas de reserva territorial por parte del Estado para gobernar físicamente el crecimiento y la definición de una política de menores subsidios a los servicios públicos.

En tercer lugar tenemos el problema de la - planeación demográfica. Nuestra formación religiosa y tradicional así como el machismo mexicano hacen que seamos hasta cierto punto impermeables a los planteamientos del control no obstante el - hecho de que vivimos en un país de dimensiones y recursos finitos. Aquella figura de que México - tiene la forma de un cuerno de la abundancia no - pasa de ser un cuento infantil. No obstante los habitantes, los hombres existen en nuestro país - y tenemos planteada la tarea de proporcionar a to dos la perspectiva de una vida digna.

El cuarto aspecto es el siguiente: la mejor redistribución del ingreso. Las grandes ciudades ejercen el efecto de una masa gigantesca de gravi tación en torno a sus regiones vecinas. Frente - al campo, proporcionan más oportunidades de vida-

y de ocupación. Ahora tenemos el agravante del colapso de la economía en el campo. Se anuncia por medio del trabajo de nuestros impuestos la inversión de muchos millones de pesos en él, lo cual es justo. Pero la inversión debiera ponderarse de manera que cuando se aplique los efectos que ocasione en las relaciones de producción no conduzcan a incrementar la expulsión de pobladores campesinos a la ciudad. En eso pudiera consistir la planeación de nuestro crecimiento urbano.

#### ARQUITECTURA SIN ARQUITECTOS.

Pues bien, el reglamento para las construcciones del D. F., prevé los casos de solicitudes de licencias de construcción siempre que los predios se encuentren en una zona urbana regular, planificada y que además cuenten con servicios municipales. Entonces la autoridad administrativa concede el permiso de edificación. Trátase de construcciones que se ajustan a las leyes, a los ordenamientos vigentes, aunque a veces se tiene la impresión de que se quiere provocar violadores que paguen mordidas a funcionarios deshonestos que de eso viven.

Pero hay poblamientos - léase colonias populares, ciudades perdidas, invasiones - no controlados que surgen por la necesidad elemental de techo de los habitantes, en donde la situación legal de la ocupación de la tierra no está esclarecida y por lo mismo no se cuenta con servicios municipales ni hay planificación y que al final de cuentas son "noticias" para periodistas venales - que las usan como arma política.

En ese ámbito del reglamento de las cons - trucciones no puede esperarse aplicación, como - es posible <sup>que</sup> tampoco de la acción racionalizadora - previa del urbanista.

Dichos asentamientos humanos aparecen en - forma espontánea, no organizada, con la caracte - rística principal del hacinamiento y el tugurio.

¿Dónde queda el ejercicio del ingeniero civil o del arquitecto? Estos profesionales general - mente ubicados en los sectores medios de la pobla - ción aspiran a crear espacios habitables según la mentalidad propia de su clase. Pisos alfombrados, grandes ventanales, recubrimientos ostentosos que no se ajustan a los recursos ni al pensamiento de los pobladores marginales. Hay que agregar que - la abstención del sector privado en el mercado de la vivienda popular, obliga a las capas medias a -

disputar lo que el sector público ofrece a los estratos bajos.

El habitante del asentamiento no controlado trae muchas veces en su mente todavía el concepto del "jacal", (9), que reproduce en el predio sub-urbano y que en la aglomeración de la vecindad se convierte en el tugurio, el cuarto redondo sin -- servicios donde conviven animales y humanos.

La primera renuncia que hace en sus costum-bres rurales está en el prescindir de la compañía de árboles, los que desde el mismo campo ya no - aprecian; los mexicanos parecemos enemigos irrecon-ciliables de los árboles. Pero lo que llama la atención es que la organización de su espacio de vivienda, de su habitat, la lleva a cabo solo, de acuerdo con sus tradiciones y prejuicios, sin la ayuda de ningún profesional. De tal manera, cuan-do requiere fabricar una pieza constructiva como-un cimiento o una viga, por carecer de la técnica adecuada, lo hace dentro de márgenes y dimensiones superiores a las necesarias; lo que es más caro, - desde luego.

Como no es sujeto de crédito los materia -- les de construcción debe comprarlos al menudeo - a precios muy inflados por la especulación. Así - un cuarto de 10 mil pesos puede fácilmente costar le hasta tres veces más, (10).

Esa arquitectura sin arquitectos, esa ingeniería sin ingenieros y ese urbanismo sin urbanistas es la característica de todos los asentamientos irregulares, no controlados. Hay que agregar que los programas de ayuda y asistencia que se han intentado no han cristalizado en efectivos resultados. No obstante, dicho esfuerzo propio de la población de más escasos recursos es, a pesar de su improvisación, social y económicamente uno de los más importantes para resolver la necesidad de vivienda.

#### DISEÑO, ARTE Y ARQUITECTURA.

¿Dónde radican los motivos por los cuales el paisaje urbano hubo de deteriorarse en nuestra capital hasta los extremos que conocimos? La pregunta tiene lugar sobre todo porque hay elementos, vestigios elocuentes, de que un avanzado y característico arte urbano floreció aquí en otros tiempos.

Sean los palacios del siglo XVIII y la Catedral magníficamente terminada por Tolsá, muestras de ese arte urbano; y, si observamos con cuidado el viejo trazo de la calle de Moneda, nos daremos cuenta de que sus dos remates son la fachada -

oriente del Sagrario Metropolitano y el saliente de San Carlos. En forma simétrica, no casualmente sino estructurando el sistema de vías convergentes a la gran plaza, está la calle de 5 de mayo, cuya perspectiva se iniciaba en la Catedral y que hasta principios de siglo terminaba en el Teatro de Santa Ana, demolido por el ministro porfirista Limantour para destacar lo que iba a ser el nuevo Palacio de Bellas Artes (11). Otra muestra es el Paseo de la Emperatriz ( de la Reforma ) -- época <sup>haussmannista</sup> haussmannista.

Pero dentro de una concepción unitaria y magnífica del centro de la ciudad, existían otros enmarcamientos como las arcadas de los portales y la vista frontal de la Catedral, limitada por los paramentos del estrecho Pasaje de la Diputación. Vaya todo esto mencionado no como una añoranza de tiempos idos, que no procede, sino como una demostración de nuestro aserto inicial de que otrora el mantenimiento del paisaje urbano era -- preocupación cotidiana.

Coincidió con el arquitecto Domingo García Ramos cuando señala que la influencia del funcionalismo preconizado rabiosamente por Le Corbusier en 1925 contribuyó en mucho a que en la mente de nuestros constructores comenzara a generarse el desprecio por el arte urbano que pasó a ser consi

derado como romanticismo, "demodé" o cursilería - del siglo XIX. Tal vez por la propia ineptitud o - falta de habilidad para proyectar y en espera de - nuevas formas quizá también importadas, se cayó - en el simplismo "funcional" que ha presentado la - singular ventaja de ser muy fácil de manejar.

Añadamos el factor costo. Se quería cons - trucción económica, más barata, más competitiva y apareció la crema de esa filosofía concretada en - el "cajón", de pura técnica constructiva. Espa - cios generados hacia dentro. Una arquitectura de - interiores y a veces ni eso.

Como no se proyectaba considerando el me -- dio ambiente, los exteriores fueron dejados a mer -- ced de los publicistas, de las instalaciones aé -- reas de conducción de energía o de los señalamien -- tos de tránsito, todos ellos enemigos jurados del paisaje urbano. Seguramente ahí se encuentra la -- razón del sistemático rechazo a la consideración -- del factor estético.

Y llegamos a una primera conclusión: en el fenómeno del desarrollo urbano moderno requeri -- mos amén del marco legal y económico y la concien -- tización total de nosotros de la ayuda y la pre -- sencia de un nuevo profesional, el diseñador urba -- no, que esté presente en las empresas constructo -- ras y en los despachos de los fraccionadores, lo --

mismo que en los centros de planificación y las oficinas de emisión de licencias; técnico y artista que no puede ser solamente arquitecto en el sentido de proyecto y cálculo, ni urbanista en la amplia acepción de la palabra, pero que, constituyendo valioso respaldo de ambos, y con disciplina para trabajar en equipo con el sociólogo, el ingeniero, el economista o el antropólogo paso a paso vaya creando el ambiente, el espacio urbano y ligue la estética y la seguridad, la función y la comodidad, ponga orden en el caos y rescate nuestro patrimonio cultural, permitiéndonos una vida urbana más digna.

#### LAS MALANDANZAS DE LA ZONIFICACION.

Parece que en sus orígenes la zonificación está relacionada con los conceptos que preconizaba Rousseau sobre la aparición de la propiedad privada. La tierra, al contrario del aire, de la lluvia, del sol, cuando el hombre la ocupa lo hace física, materialmente. Lo mío y lo no mío marcaron desde el principio un área, un predio, una zona, que en último análisis son pautas de una conducta humana.

Después, además de señalar las relaciones de propiedad sobre la tierra, sirvió la zonificación para la segregación social; aquí los aristócratas, allá los peones...El ghetto es una típica zonificación discriminadora.

No obstante el concepto urbanístico del uso del espacio, del uso del suelo, se fue precisando y ahora los planificadores están preocupados por encontrar los mecanismos adecuados para aplicar la zonificación dinámica y eficientemente en una forma muy distinta a la que tuvo en sus orígenes -- es decir para que cumpla funciones identificadas con el interés público y social.

Esta inquietud moderna no es casual ya que muchos fracasos ha habido que conducen a algunos a cuestionar la efectividad del urbanismo. El hecho es que la zonificación simple como técnica -- de planificación ha sido conflictiva. Cuando en el dibujo, por ejemplo, las distintas zonas urbanas se establecen con demasiada holgura para las necesidades del crecimiento, se propicia el desperdicio de los servicios y la aparición de construcciones para funciones no previstas; es decir, acontece el caos.

Otras veces se ha incurrido en la rigidez -- excluyendo funciones complementarias a los usos --

asignados. Así en amplias zonas residenciales -- para mantenerlas químicamente puras se ha llegado a prohibir la ubicación de jardines de niños dando como resultado que las necesidades sentidas -- de los pobladores acaben por cancelar en la práctica esas disposiciones incorrectas, aunque el -- producto final es también el proceso de cambios -- de uso no controlados.

No es tampoco raro que una zonificación arbitraria o incompleta conduzca a la especulación, como cuando empresas públicas o privadas adquieren grandes predios para la edificación de centros -- comerciales o conjuntos habitacionales sin tomar en cuenta el entorno urbano.

Ocasiones hay en que la zonificación es inoperante porque el urbanista la deja a nivel general, en el plano, como hermosa mancha de color -- sólo digna de ser guardada en el cajón de un escrutinio. ~

Las malandanzas de la zonificación no que -- dan en eso. Las formas de la tenencia de la tierra son otro factor importantísimo. La mayoría -- de las ciudades del país están rodeadas por tierras ejidales o comunales cuya situación estratégica para el desarrollo urbano genera toda una gama de problemas donde los cambios de propiedad -- social a propiedad privada y de uso agropecuario-

a uso urbano están conducidos prioritariamente - por intereses comerciales. En esas condiciones - cualquier zonificación suena a utopía. Mas el - tropiezo principal para lograr que la zonificación como manifestación física de la planeación urbana se haga realidad hay que buscarlo en la incapacidad que los planificadores han tenido en general - para lograr que sus proposiciones queden respal - dadas por un instrumento jurídico que garantice - su obligatoriedad, o yendo aún más lejos, en las - condiciones de nuestro desarrollo.

#### ANTICIPACION DEL FUTURO.

Jardines flotantes, pisos en niveles escalos nados sobre estructuras tradicionales como gigantes juegos de armar. Urbanismo móvil para el espacio, y especial, al que se agregará necesariamente el concepto de una arquitectura efímera, pe recedera. He aquí lo que algunos estudiosos, como Michel Ragón, anticipan para las ciudades del futuro (12).

Porque en el pasado - pirámides o catedra - les - la arquitectura era un desafío a los siglos, al tiempo; pero ahora los ingentes cambios tecnológicos que nos ha traído la gran revolución cién

tífica que vivimos están afectando toda nuestra existencia y nuestro habitat. Cabe pensar que hacia el futuro este insólito progreso habrá de causar una influencia todavía más dinámica.

Y como los cambios crecerán en la rapidez de sus manifestaciones, el habitat se modificará sin duda con frecuencia mayor.

Entonces, ¿tendrá sentido el continuar construyendo para centurias? Sin que ello por necesidad constituya una versión futurista de la sociedad de desperdicio es obvio que la arquitectura llegará a enfrentarse a la posibilidad de renunciar a lo perenne para proporcionar mejores servicios, comodidad y solaz con respaldo en las nuevas aplicaciones de la ciencia que a su alcance tenga.

Las ciudades modernas que están en proceso de proyecto con sus pasos a desnivel, vías rápidas, semáforos, ubicación óptima de gasolineras y estacionamientos, se levantan para servir, más que al hombre, al automóvil. Pero, dentro de 50 ó 100 años, cuenta habida de la crisis de energéticos y lo equivocado del uso de dicha máquina ¿seguirá siendo ese el transporte preferido? ¿Lo será el helicóptero o algún otro medio como el minúsculo cinturón volador de Roldán el Temerario,

más barato, seguro, efectivo y todavía no inventado? De esto dependerá la geometría de las futuras urbes en no poca parte.

Otra gran preocupación de los urbanistas modernos es rescatar el uso del suelo natural. Cubrimos la tierra con los caminos y edificaciones y rompemos el medio ambiente, incluido el clima. Hay suficientes fundamentos para esperar que las ciudades del futuro estén arriba, sobre postes, y que muchas de sus instalaciones sean subterráneas, para que el verde de la naturaleza, de los campos, incluya a las ciudades.

Louis Armand (13), sostiene que estamos en el comienzo de la época de las estructuras móviles, y que el hombre deberá habituarse a buscar la satisfacción de sus necesidades y su felicidad en el medio ambiente que constituirán esas singulares edificaciones, en oposición a sus hábitos actuales que pretendidamente lo ubican en un mundo estático.

Una cosa es cierta: el hombre no está satisfecho con la vida que lleva en las urbes actuales. La perspectiva es complicada. Ya lo dice un informe de la ONU: "Las herramientas de análisis con que cuenta el urbanismo moderno sólo son comparables al equipo técnico que tenía a su disposi

ción un médico de la Edad Media". Ese mismo documento agrega: "El tipo clásico de ciudad del siglo XIX y principios del XX ha perdido su razón de ser como tipo tradicional de la aglomeración urbana".

### LOS BENEFICIOS DE LA CIUDAD.

Los problemas de la gran ciudad empiezan a ser descubiertos por los intelectuales mexicanos; así las cuestiones arduas de planificación regional dejan los cenáculos reducidos de los especialistas para desbordarse hasta las mesas de café. Aunque, oh, malinchismo, en eso también vamos a la zaga de lo que en otros países sucede. Ya en 1968 decía Hebert J. Gans que "los intelectuales norteamericanos habían comenzado a redescubrir la ciudad" (14). Y era que con los programas de desarrollo urbano y de remodelación se estaban demoliendo lugares muy queridos para ellos como el Greenwich Village de Nueva York. ( De paso hay que señalar que la llamada regeneración urbana en sus afanes de demolición ha olvidado servirse de los "corazones" de manzana y de los sótanos para alcanzar lo mismo, en el mismo sitio y a costo compensado ).

De esa manera cuestiones como vivienda, -- transporte o regeneración urbana devinieron en - candentes temas de crítica.

Mucho es lo que se reprocha a la ciudad de México y con esas bases se ha edificado un mito, - el de la ciudad grande y mala. Pero hagamos un - esfuerzo y coloquemos en una imaginaria balanza - de un lado los beneficios, de otro los costos, - los inconvenientes.

La crítica generalmente se centra en estos últimos. Se dice que hace mucho tiempo la ciudad rebasó su tamaño óptimo, <sup>lo cual</sup> es un concepto imaginario que no se ha podido precisar y que seguramente - varía de un lugar a otro de acuerdo con sus condi- ciones concretas. Así se habla de dos escalones, de costo de servicios. Uno que llega a los 300 mil habitantes y otro que parte de ahí hasta los 3 - millones como máximo.

Se señala también que aparentemente ninguna medida es eficaz para contrarrestar la fiebre -- urbanizadora y que la continua deterioración del medio ambiente ha ocasionado ya serios desequilibrios ecológicos... Problema ancestral es el del abastecimiento de agua potable ... La ca - pital centraliza más de la mitad del personal industrial, sueldo y salarios pagados en toda la -

República; así la producción conjunta del D. F., y el Estado de México fue equivalente al 51% en 1970 del total de la industria nacional.

A todo lo cual se puede responder: ¿de acuerdo; y a todo lo cual se puede preguntar: ¿es todo?. Porque si se trata de ser objetivos-- tenemos que volver al otro platillo de la balanza: los beneficios que proporciona la ciudad de México.

Veámoslo desde el punto de vista de la población de más bajos recursos, los migrantes que no se han integrado a la producción, los marginados. Sumergidos en una débil economía de subsistencia en la gran ciudad, a pesar de su hambre y su miseria son renuentes a volver al campo porque ahí las condiciones de vida son menos tolerables.

Si los industriales prefieren ubicar sus establecimientos en el área metropolitana es porque ello todavía es rentable y las decisiones que toman las hacen con criterios de empresario, encontrando aquí el acceso a servicios especializados, a fuentes de capital; hay también economías del mercado de la fuerza de trabajo, mayor reserva del talento profesional, mejores servicios públicos, la incubación de nuevas empresas.

¿Dónde están los mejores hospitales, donde los más importantes centros de educación superior? Para el obrero hay en la gran ciudad las mayores oportunidades de trabajo y en ella tienen su asiento las actividades más especializadas.

La metrópoli considerada en su conjunto - como centro de actividad económica sigue y seguirá siendo rentable, otra cosa es que este inevitable crecimiento no se regule con una adecuada planificación y de que sus beneficios vayan a dar a manos de los grandes propietarios de predios y de capital. En el fondo, como señala Harry W. Richardson de la Universidad de Kent, muchos de los presentes problemas urbanos son problemas de equidad más que de dimensiones, (15). Pero eso es harina de otro costal.

#### MEGALOPOLIS INMINENTE.

En las condiciones actuales del país de acuerdo con nuestras más estimadas tradiciones - una persona puede trasladarse a cualquier ciudad y radicarse en ella. Esto nos parece elemental. Sin embargo habría que considerar más a fondo la serie de procesos que se inducen bien por el reacomodo espacial de la población o por el creci --

miento natural de ella y que desde luego acompañan a otras manifestaciones socioeconómicas de la vida urbana.

Hay la idea subyacente de que entre más grande sea una ciudad, para una persona es más fácil ubicarse en ella ( donde come uno, comen dos, según el dicho popular). Contribuye a esta idea el hecho de que la estructura espacial urbana tiene usos flexibles, a diferencia de un avión, por ejemplo, donde el cupo es una condición para entrar y viajar. Pero la verdad es que cada nuevo habitante aunque no parezca notarse incide en la demanda de bienes y servicios de la ciudad. Como también lo hace cada nueva empresa o negociación.

Por consiguiente los caminos físicos que se escojan para el desarrollo resultan fundamentales para garantizar la mejor convivencia, la comodidad y sobre todo la manifestación de las funciones básicas urbanas.

Con respecto a la ciudad de México convendrían algunas consideraciones. Su crecimiento ha penetrado en el Estado de México y en lo sucesivo en esta entidad será su desarrollo fundamental.

Además, si observamos con cuidado la zona nos vamos a dar cuenta que en las ciudades cerca-

nas a la capital también tiene lugar un crecimiento acelerado y lo más importante: hay una acusada tendencia de urbanización en una amplia área - entre Tula y Cuernavaca, y entre Puebla y Toluca, de tal manera que la densificación de la población presenta como inminente la formación de una megalópolis. Esta tendencia es el producto de -- fenómenos socioeconómicos cuya naturaleza no hemos analizado suficientemente.

Cuenta en forma preponderante nuestra dinámica demográfica, así como el carácter del desarrollo industrial y económico para los que el Valle de México y sus alrededores son zonas predilectas, a pesar de los reiterados esfuerzos de descentralización que se han planteado.

Teóricos como Constantino Doxiadis han considerado con serenidad este fenómeno impresionante de la formación de megalópolis en el mundo y piensan que en el fondo se trata de un cambio cualitativo no sólo en lo que toca a la distribución poblacional, sino en lo que se refiere a la calidad de la vida humana (16). Salimos de los asentamientos en las pequeñas ciudades para entrar a las aglomeraciones. El proceso parece irreversible.

El geógrafo francés Jean Gottmann lo estudió en el Corredor Atlántico de los EE., que comprende ciudades como Boston, Washington y Nueva York que se han unido, y extrajo a su vez conclusiones verdaderamente notables.

Ahora bien, si esta es la marcada tendencia, lo que procede es organizar el desarrollo urbano tratando de prever todas las consecuencias en los lugares de expansión y no esperar la consumación de los hechos para tomar paliativos. A guisa de ejemplo, habría que señalar que a los sectores instruidos hay que proporcionarles satisfactores y servicios especialmente de transportes, rápidos y atractivos (digamos trenes de pasajeros con velocidad de 250 kilómetros por hora) que -- siendo además caros, modifiquen sus hábitos cotidianos, como el viajar con todos los pequeños para traerlos a la escuela. Entonces ciudades verdaderamente satélites serían Iguala, Zitácuaro, San Juan del Río, Huauchinango, Puebla, Izúcar, de Matamoros, Cuernavaca, a poco más de media hora de viaje y en donde todavía se pueden obtener a bajo costo fuentes de agua y alimentos.

PERO, ¿DE VERAS QUIEREN CAMBIAR LA CAPITAL?

La proposición ha sido hecha varias veces; -

es necesario, se argumenta, para acabar con los males de la gran urbe, cambiar los poderes.

Supongamos, sin conceder (como dicen los polemistas), que ello sea aceptado y que la capital se traslade a otro punto de la República Mexicana.

La primera dificultad está en localizar un sitio con la adecuada vocación de capital. Quedarían eliminadas Toluca, Pachuca, Cuernavaca, Puebla, Cuautla o Querétaro, por pertenecer prácticamente a la región de influencia inmediata metropolitana y el traslado de los poderes a cualquiera de ellas sólo acentuaría la inminente conurbación, en la línea del argumento presentado.

Se habla de un lugar en Zacatecas; habría que verlo. Desde luego, no será posible que todos los capitalistas liemos nuestros bártulos y nos traslademos para allá; además de resultar absurdo nos llevaríamos los mismos problemas que aquí padecemos. El traslado total, por tanto sería inútil.

Supongamos, otra vez sin conceder, que algún especialista encuentra que sólo hay que trasladar cien mil empleados con el Ejecutivo de la Unión y los demás poderes a la nueva ciudad limpia y reluciente; incluidas sus familias conside-

rando sólo los servicios administrativos, el cupo necesario no sería inferior a los 500 mil habitantes ( calcúlese el incremento por concepto de -- las demás actividades necesarias para todo aconte -- cer urbano: industria, comercio y otros servi -- cios); entonces la inversión económica no sería -- tan despreciable. Mas, ¿qué pasaría en realidad? Estaríamos, en el mejor de todos los casos, resol -- viendo el problema para una sola parte de la po -- blación, pero más de 8 millones no agraciados por la suerte, nos quedaríamos en el nuevo Estado del Valle de México a continuar compartiendo nuestra -- neurosis y conflictos de transporte; padeciendo -- el congestionamiento y en fin todos los problemas que se señalan. Por esto mismo el traslado de los poderes que es presentado como una solución radical, no es en sí una solución urbanística para -- nuestra aglomeración, cuyo crecimiento continua -- rá, pues éste, igual que la migración, no es causa sino un efecto de factores locales y nacionales que piden a gritos ser esclarecidos para que se -- pueda a la vez pasar a tomar las decisiones perti -- nentes. ( En oposición a esta idea, mi punto de -- vista, es como ya lo dije, controlar y dirigir -- el crecimiento de la capital hacia una amplia periferia).

Desde luego, el traslado de los poderes sí-

puede afectar el crecimiento de la capital, pero: ¿en qué medida y costo? o planteada de otra forma la cuestión: ¿Va a la ciudad de México con -- ello va a dejar de crecer? Los demógrafos opinan que la tasa de crecimiento social o migración en la ciudad es muy elevada.

¿Cómo opera esta migración? Los campesinos-expulsados del campo no vienen en general a integrarse al sector público de servicios, por ejemplo donde para pertenecer a él se requiere un -- grado de escolaridad que casi nunca se encuentra en la gente del campo; ellos acuden a engrosar -- el ejército de los servicios domésticos, de los peones de construcción, de los trabajadores poco o nada calificados, y marginados, se apiñan en -- las ciudades perdidas, en los cinturones de miseria.

Al no afectarse las verdaderas causas, el -- grueso de la migración en números absolutos se -- continuará manifestando, lo mismo que el notable aumento de la población por crecimiento natural -- en el Valle de México.

Pero los que tal mudanza proponen, seguramente ya no lo verán pues estarían alojados en -- limpias y cómodas viviendas de la nueva capital.

## LAS CAPITALAS QUE SE MUDARON.

En la historia hay registrados cambios de capitales. Conviene estudiar algunos y conocer las razones que los produjeron.

Estambul, la antigua y renombrada Constantinopla, que era el centro del imperio otomano, estaba localizada cerca de Europa, donde dicho imperio poseía extensos dominios e intereses; es decir, existían densos motivos geopolíticos que determinaban la ubicación de esa capital.

Antes, cuando se llamaba Bizancio, era ya un núcleo supranacional: no obstante, con la declinación del imperio otomano, ella también llega a desmerecer.

Ataturk, el gran caudillo, llevó los poderes a Angora, en el centro de la península de Turquía, lugar más apropiado para resistir los ataques en el supuesto caso de una invasión enemiga. Ciertos que también en Angora, Ataturk había encontrado los principales apoyos para su revolución. Y como ya no era necesario estar cerca de Europa, pues las condiciones habían cambiado, Angora se desarrolló como la nueva capital, hecho que no perjudicó a Estambul, que continuó siendo la ciudad maestra, centro económico y cultural de esa

nación.

Con ayuda del mapa, demos un salto y vaya -  
mos a aquel rico y gigantesco país continente lla  
mado Australia. Hasta el año 1900 su capital pro  
visional era Melbourne; pero en esa fecha la fede  
ración de los seis estados que se asentaban en --  
el territorio decidió que ninguna de las entonces  
existentes capitales locales llegara a convertir  
se en capital nacional. Luego de arduas discusio  
nes se ubicó Canberra, entre Sidney y Melbourn, -  
en una pradera del estado de Nueva Gales del Sur.  
Fue un pacto de flemáticos caballeros ingleses, -  
súbditos de la Reina Victoria.

Para su construcción se convocó a un concur  
so internacional que ganó el arquitecto de Chica  
go, Walter Burley Griffin con Henry Wright. Las  
obras se iniciaron en 1913. En 1926 la pobla --  
ción todavía no rebasaba la cifra de los 5 mil ha  
bitantes; en 1970 eran más de 120 mil y se calcula  
que para 1980, pues es la ciudad de más elevada -  
tasa de crecimiento porcentual en Australia, se -  
llegará a los 250 mil. Canberra es ahora el cen -  
tro administrativo y cultural del país.

Otro caso interesante es Moscú, Fue capital  
de la Rusia zarista en momentos en que, aislados  
los rusos vivían vueltos hacia si mismos. Pedro -

el Grande quiso abrir las puertas de Rusia hacia Europa y a gran costo construyó en las márgenes del Báltico, San Petersburgo, que durante dos siglos fue la capital. Con el triunfo de la gran revolución socialista y por razones de defensa militar ese país debe volver a replegarse sobre sí mismo. Se renuncia a las tradiciones imperiales y Moscú, la ciudad consagrada otrora, recobra sus funciones de capital.

Brasilia, es, como sabemos de reciente creación. Si Canberra se ubicó en la zona más rica de Australia y en la proximidad de dos grandes ciudades, la capital de Brasil es colocada deliberadamente en el centro de territorio (ubicación como la del Cerro del Cubilete, alguna vez propuesto como lugar para la capital) una zona lejana a Río de Janeiro y Sao Paulo, las urbes que en algún momento pudieran rivalizar con ella.

El presidente Kubitscheck, por medio de una decisión muy parecida a la de Pedro el Grande, sitúa la nueva capital en una provincia del noreste que si bien es pobre a la vez está densamente poblada y año con año abastece de migrantes a las grandes ciudades del sur. Fuera de la política, la ocupación de Kubitscheck era la de vendedor de terrenos. Su compadre Lucio Costa a ruego del Presidente mismo ganó el concurso con un antepro-

yecto que tenía la paloma de la paz hecha en un croquis en una servilleta de café. La región posee recursos potenciales para la generación de energía eléctrica y la creación de sistemas de riego. El desarrollo es el motivo que tuvo Kubitscheck para fundar Brasilia, símbolo de la ruptura de todo vínculo con la costa y las tradiciones europeas.

Se puede hablar de Bon, capital de la República Federal de Alemania, producto de la Segunda Guerra Mundial, y de varias otras ciudades. Pero la pregunta que resulta obligada es esta: ¿acaso algunas de esas razones existen entre nosotros y son válidas para proponer el cambio de la capital mexicana? Definitivamente no..

Y aunque se propone una gran migración en el cuerpo de este trabajo, no se trata del éxodo total que debió acontecer cuando Teotihuacán, Tula, Monte Albán, Tajín y otras quedaron vacías por razones profundas seguramente, pero que hoy desconocemos.

## ¿ES MALA LA GRAN CIUDAD?

La prensa nacional (ver el Día del 10 de -- septiembre de 1974 ) ha reflejado, y con razón, -- la espectacular sembrada por el doctor Víctor Alfonso Maldonado con su interesante ponencia en el Coloquio de Guanajuato que tituló ¿Hacia una nueva capital?

Sostiene el doctor Maldonado que el creci -- miento macrocefálico de la ciudad de México es el causante de todos los males que padecemos los capitalinos y ¿por qué no decirlo?, el país. "Es -- evidente declara que hace muchos años sobrepasamos el óptimo de población de la otrora bella ciudad". Pero antes ha conminado: "Es probable que -- más de la mitad de las viviendas adolezcan de -- graves deficiencias que ameriten su destrucción -- pura y simple"

Observemos que no se emplean las palabras -- reacondicionamiento, remodelación o reparación, -- sino que preconiza su destrucción pura y simple.

Independientemente de que es posible que los moradores de las viviendas con "graves deficiencias" (concepto muy abierto) ejerzan algún grado de oposición a tan benéfica propuesta, cabría pre -- guntar, sobre el monto del contradictorio factor-

de los costos de tal operación, ya que los costos constituyen el argumento principal del que deriva la proposición del traslado de la capital a algún paraje remoto y desconocido.

En cuanto al soñado tamaño óptimo, ya el profesor Harry W. Richardson, de la Universidad de Kent, en su trabajo "El mito de la ciudad grande y mala", demostró hasta la saciedad que dicha dimensión óptima no existe desde el punto de vista del número de habitantes, de su extensión geográfica o de cualquier otra cosa, y si comenzamos a hablar de las indeseadas restricciones que imponen los costos de los servicios, que los economistas llaman la infraestructura, habrá que poner en el otro platillo de la balanza el contrapunto de los beneficios, muchos de los cuales siempre se muestran renuentes a aceptar ser evaluados en cifras concretas.

En una cosa estoy de acuerdo: La gran ciudad tiene muy agudos problemas y padece serias carencias, pero sería necesario efectuar un análisis profundo y detenido para localizar sus orígenes y evaluarlos serenamente. Desde el ángulo de la profilaxis social, cierto, hay delincuencia, drogadicción, alcoholismo; más yo pregunto, ¿acaso los campesinos están al margen de estos males? ¿Qué no hay neuróticos entre ellos? El smog, para

hablar de otro fenómeno muy socorrido, no puede ser imputable a la ciudad en si misma, sino a la industria y al transporte automotor, lo cual ubica el origen de la contaminación en las funciones y en la organización urbanas.

Hablamos de la gran ciudad y, aun cuando se le critica, tácitamente aceptamos que por obligación nos debe proporcionar ventajas y comodidades. En lo personal coincido con la opinión de un conocido demógrafo mexicano. Frente a los que atacan a la gran ciudad, muchos de ellos bucólicos frustrados, me quedo con ésta. Lo cual no es negar la gran problemática urbana, sino una forma de plantear un punto de vista objetivo y científico para la discusión de los modos de su resolución, incluido el control adecuado del crecimiento citadino que por su misma inercia, resulta imposible detener en la actualidad.

#### LA TORRE DE BABEL.

Hay un libro que lleva el nombre de esta nota: "La Torre de Babel", del arquitecto italiano-Ludovico Quaroni, con prólogo de Aldo Rossi (Editorial Gustavo Gili), del cual, aparte de que discrepo en algún concepto como es natural, me

parece por demás interesante.

Y, si señalo mi discrepancia no con respecto a las cuestiones fundamentales planteadas por el autor, es porque independientemente del aprecio - y admiración que guardo hacia el quehacer arquitectónico, considero que cuando los arquitectos, - que no son los únicos indicados como pudiera parecer, se encaran al estudio de los problemas de la ciudad, dejan precisamente de ser arquitectos, ya que su profesión está más relacionada con la actividad constructiva, mientras que el urbanismo pone mayor énfasis en la especulación; si la primera se consagra con preferencia a la ordenación - del espacio físico, el segundo lo hace, aun sin darse cuenta, hacia el espacio social imbricado - con el físico. Así pues, el urbanismo no es -- coto cerrado de los arquitectos. Pero la disquisición puede llevar a otros caminos, y mejor vol -- viendo al tema inicial, quiero citar unas ideas - muy justas y actuales de Quaroni:

"La metrópoli es grande, contiene en si misma el concepto de lo inconmensurable. Es en efecto difícil físicamente determinar dónde terminan Nueva York, Tokio o Rotterdam. En estos nombres de verdaderas ciudades se mezclan nombres de localidades secundarias y los límites administrativos solamente quedan marcados en el papel...., las -

mismas palabras conurbación, ciudad región y similares son intentos de limitar en forma conceptual lo que justamente por concepto no quiere términos".

Luego dice: "Provincial es el adjetivo contrario a metropolitano... Para el diseño de la ciudad se trata de saltar de una urbanística y una arquitectura provinciales a una urbanística y arquitectura metropolitana".

En seguida hace una precisión importante: "Urbanística y no planificación. Esta última es cosa diferente de la arquitectura; es cosa que no es propia de los arquitectos, sino de los programadores y de los expertos que tendrán que ayudarles (con lo cual resuelve el antagonismo artificial entre planeación económica y urbanismo). La planeación estudiará e indicará para la metrópoli ciertos nexos entre programación económica y proyecto urbanístico, algunas líneas infraestructurales de alcance regional mayor... Tendrá que hablar de localización, pero sólo a nivel del Plan Nacional y de los planes regionales y limitadamente de aquellos hechos físicos que necesitan, por un interés superior, de una precisa definición espacial... que sin embargo tendrán que esperar a ser definidos mejor posteriormente en el diseño a nivel urbanístico - arquitectónico, te -

teniendo que entrar ellos a formar parte de la - realidad física de los distintos lugares".

La cita es extensa, pero importante porque - define los niveles de las acciones urbanísticas - y de la planeación regional y económica. Intere - sante todavía más cuando las leyes de Asentamien - tos Humanos y de Desarrollo Urbano del D. F., -- plantean conceptos similares buscando poner orden en el caos de nuestro crecimiento.

#### EL DETERIORO DEL PAISAJE URBANO.

A la fealdad urbana ahora se le llama "conta - minación visual". Enhorabuena. Nosotros tenemos - mucha.

Esta contaminación se manifiesta a través de varias modalidades. Por ejemplo:

La ciudad convertida en poster. Es decir, - el problema de los anuncios que constituyen el fe - nómeno antiestético de más difícil control en nu - estras localidades urbanas, a pesar de los esfuer - zos que de tiempo en tiempo las autoridades acos - tumbran desplegar.

El problema general, en el caso de la ciudad de México es que no se han podido establecer direc

trices políticas suficientemente claras y coordinadas con los propios anunciantes para definir - los tipos de publicidad exterior que se pueden - permitir en las diferentes zonas de la ciudad y - como resultado tenemos perspectivas de ambientes - extraños, ajenos; diríase texanos.

No se trata de coartar la publicidad.

Si los anuncios llegan a formar parte de la fachada de los edificios, de la fisonomía de las calles, deberán diseñarse de manera que se integren plástica y estéticamente a las construcciones. (\*). La Dirección de Monumentos Coloniales - por ejemplo, tiene normas muy severas cuando se trata de colocar anuncios en zonas típicas. No se permiten anuncios en azoteas; cuando se colocan en las fachadas son en bandera en formas discretas, o en los vanos de las puertas. No se trata de coartar el derecho de anunciarse, sino de regular las manifestaciones de la publicidad que llegan a lo grotesco, que agreden nuestra vista.

---

Nota: Este concepto ha sido tomado en cuenta en el  
(\*) nuevo Reglamento de Anuncios, vigente desde diciembre de 1976.

Desde el ángulo de la administración pública el control efectivo de las licencias de anuncios ofrece un matiz de gran actualidad: puede constituir una fuente nada despreciable de ingresos, sobre todo si se lleva a cabo con los modernos métodos cibernéticos, de los cuales en ese campo hay ya estudios avanzados.

#### La Maraña de Cables.

La siguiente modalidad de la fealdad pudiera llamarse la ciudad telaraña; nos referimos a las instalaciones aéreas de los servicios públicos de energía eléctrica, teléfonos, trolebuses y tranvías, semáforos, alumbrado, señalamientos, etc.

Este tipo de elementos predomina de tal manera que cuando la Avenida Madero es remodelada y esas instalaciones se llegan a ocultar hasta parece que el sol es más brillante.

El espacio superior de las calles capitalinas es recorrido y cruzado por cables de todos diámetros, que forman un original cielo raso apoyado en postes de la más diversa variedad de materiales, tamaños y colores. Hay esquinas donde la antigua Mexican Light and Power Co., nos lo dejó como herencia del subdesarrollo. Agreguemos que esas instalaciones aéreas tienen un elevado grado

de peligrosidad. Luego llegó "Teléfonos" con -- los suyos. En seguida la línea de trolebuses. --- Poco después se colocaron el semáforo, el arbotante y para rematar el señalamiento que dice: "Centro", "Chapultepec". Todos estos elementos ocupan un lugar en el espacio; su función indiscutiblemente es necesaria. Pero el ciudadano pregunta: ¿esa es la mejor forma de proporcionar los servicios en una ciudad tan relevante como México?.

En las modernas y elegantes colonias y ahora también en la remodelación del centro de la ciudad la mayor parte de dichas instalaciones se hace - subterráneamente y los arbotantes y demás elementos visibles del mobiliario urbano se seleccionan con cuidado para hacerlos formar parte del panorama ciudadano, en lugar de estropearlo.

Ponga la basura en:

Una primera impresión que reciben los visitantes de esta augusta Ciudad de los Palacios: - Aquí a todas horas se come, se devora. Abundan - y son muy buen negocio los expendios de tacos de nenepil, de buche, de maciza, de tamales, de tortas sincronizadas con microbios e insalubridad.

Independientemente de que ese magnífico desorden en los hábitos alimenticios hace que los -

gastroenterólogos se froten gustosos las manos, - es conveniente preguntar: ¿a dónde van los papeles, las servilletas, los derechos? Pues al suelo, a la banqueta. A veces los lugares más limpios son los botes de basura. Opinan los que nos han estudiado que los mexicanos tenemos un yo interior agresivo, destructor.

Desde chicos aprendemos a rayar con la ayuda de un clavo los muros, los coches; a los árboles se les arranca por puro gusto la corteza, las hojas. A los perros (para qué son perros), se les patea igual que a muchos prójimos y todo eso pasa en la calle, en la vía pública, espejo nítido de nuestra conciencia. Y luego la basura; la basura es una gran industria, dicen.

Los muros colindantes se descuidan.

La transformación de las características del uso de la propiedad urbana y la mayor comercialización del espacio han ocasionado que en especial los frentes de los inmuebles sufran modificaciones, casi siempre, inarmónicas con el proyecto original. En los garages y las plantas bajas se abren salones de belleza, restaurantes, tiendas sin orden ni control. Los estilos y decoraciones exteriores son entremezclados con grave daño a la arquitectura y al propio aspecto de los edificios

en aras de la comercialización. Las marquesinas, a las que nunca es posible proporcionar buen mantenimiento, se convierten en escaparates de polvo y soporte de anuncios.

Los capitalinos poseemos un convencionalismo: lo que creemos que no es bonito no lo vemos.- Así no nos damos cuenta de los basureros en la vía pública, ni del desorden y el caos que propiciamos en ella en forma permanente; este es el caso también del aspecto que presentan muchas colindancias de edificios.

El constructor, cuyo oficio le enseña a aprovechar magníficamente cada centímetro cuadrado, busca en sus proyectos cierta dignidad y alguna especial composición en la fachada con toques de materiales a la moda, ventanales y demás recursos. Pero lo que casi nadie considera porque a su juicio constituye un gasto sin justificación es el cuidado de los muros colindantes de los edificios altos. En rigor también son fachadas que deben estudiarse, pero algunos ni siquiera se ocupan de recubrirlas con un aplanado de mezcla, al cabo que nadie los obliga.

Muchos ni las pintan y cuando lo hacen es como un tremendo anuncio mural que acaba por desenchajar todo.

Mírese con atención, nuestro panorama urbano en alto grado está formado por los muros ciegos - de las fachadas de colindancia de los edificios - altos (en una ciudad chimuela) que nunca fueron - tomados en cuenta para la composición arquitectónica y que nos llaman la atención sobre nuestro descuido. Así resulta que la estética y la comodidad más bien son tratadas como subproducto de - la actividad económica que predomina en la ciudad.

Las Azoteas grave problema.

No obstante que el régimen de lluvias es muy importante en el Valle de México, extrañamente - desde tiempos pretéritos los techos se hacen horizontales.

Alguien decía: en México primero construimos una alberca en la azotea y luego nos ponemos a - buscarle desague, Se ha renunciado a las ventajas de los techos inclinados por el interés de disponer de un espacio superior utilizable.

Las azoteas - no hay ley que lo impida - son depósitos de todo lo que sobra. Camas viejas, maderos, basura, se acumulan en los techos de los - edificios; también se construyen ahí barracas que en su conjunto constituyen raras ciudades perdidas

en las alturas, muchas veces principio de motivaciones antisociales.

Contemplar la ciudad de México en un atardecer desde la prominencia de un edificio no es un espectáculo precisamente agradable; tendaderos, - tinacos, perreras, chozas sobre azoteas descuidadas asaltan nuestra vista.

Por este motivo, con vistas a rescatar y preservar la belleza del panorama urbano serían plausibles acciones más enérgicas de las autoridades ciudadinas para organizar campañas de remozamiento de los inmuebles, estimulando la iniciativa de - los particulares.

Los deshuesaderos, cementerios de autos.

Dentro del fenómeno de uso del suelo que más requiere control se tienen los comercios con las partes de los autos, los llamados comunmente "deshuesaderos" y que para funcionar lo único que necesitan es un lote baldío, bien comunicado, donde sin ningún cuidado se acumulan, exhiben y venden los deshechos de máquinas accidentadas en su mayoría.

Lo negativo de esos comercios es que su --- ubicación afea las grandes avenidas que conducen-

a las carreteras de comunicación de la capital. - Ellos que son los yertos despojos del conjunto de más de un millón de vehículos que circula en nuestras calles, téticamente rinden homenaje a los - viajeros que entran o salen.

¿Por qué no se exige que esos predios sean - bardeados ? ¿ Por qué no se controla su ubicación? seguramente hay en juego muchos intereses.

Urgencia de áreas verdes.

Otro aspecto que contribuye a la contamina - ción visual en el Distrito Federal es el que da - origen a lo que podríamos llamar la ciudad desier to.

A pesar de los miles y miles de arbolitos - que en singular esfuerzo han sido sembrados no - hay todavía en la capital suficiente vegetación - que ayude a suavizar el clima, a depurar la atmós - fera y a hacer más agradable la perspectiva de las calles.

Estos nuevos arbolitos deben sobrevivir en - un medio hostil. Tienen millones de implacables - enemigos que se llaman transeúntes, además de - - aquellos deportistas callejeros de las colonias - populares que destacan victoriosamente en su lu - cha destructora del medio con su "bolita por fa -

vor".

Los árboles requieren ser protegidos con cercas de madera o metal; las campañas publicitarias debieran intensificarse aún más para despertar el interés de los vecinos en cuidarlos. Los pulmones de la ciudad son raquíticos. La vegetación que sobrevive está enferma e intoxicada por el smog, y hasta por los perros cuyos dueños sacan a "pasear" en los atardeceres. Hasta hace poco a cada habitante de esta gran ciudad correspondían 2.84 M2., de área verde; mientras que -- ejemplo las normas italianas establecen no menos de 9M2., como indispensables.

A nosotros nos conforma el creer que Chapultepec es uno de los parques más bellos del mundo. Tal vez sea cierto, pero la ciudad requiere de -- muchísimas nuevas áreas verdes, como la que se -- ha intentado hacer a partir de la cota 2300 y que ha de generar una zona boscosa, además de amplia -- muy atractiva, en el sur de la ciudad si es que -- no antes nos ganan la partida los fraccionado -- res.

Peligro de derrumbes de arena.

Coadyuvan, con energías dignas de mejor causa, a la formación de la ciudad desierto aquellas explotaciones de arena, grava, tezontle y tepeta-

te que nutren a la industria de la construcción.

Hay cerros en las inmediaciones de Iztapalapa que realmente han sido rebanados sin ningún remordimiento. Por las Delegaciones de Alvaro Obregón y la de Cuajimalpa se han formado zonas donde predomina un paisaje de hoyancos igual al de los cráteres lunares cuyas fotografías nos trajeron a los astronautas. Se dice que esos terrenos han sido utilizados como escenario natural para películas de ciencia ficción. Es posible que ahora la única opción de aprovechamiento de dichos terrenos sea el convertirlos en un parque de diversiones exóticas, a la manera de Disneylandia.

De Santa Fe a Contadero ha sido tan intensa la explotación minera que la carretera que los une ha quedado en raquítico equilibrio en lo alto de una costilla de terreno. A lado y lado hay barrancas artificiales que con facilidad alcanzan los 50 metros de profundidad.

Los vecinos de Cuajimalpa en no pocas ocasiones han solicitado la intervención de las autoridades para que esa amenaza de derrumbe sea conjurada a través de la demolición de dicha costilla (cuya inestabilidad aumenta peligrosamente con el tiempo), y la relocalización del camino. De paso se obtendrían varios millones de metros cúbicos

cos de material pétreo que alcanzarían para cubrir la demanda constructiva urbana por lo menos en un período de cinco años. Esto en cuanto a la explotación a cielo abierto. Mas hay otro problema más grande: Una extensa área del poniente de la ciudad se ha construido sobre terrenos inestables, que en otra época fueron motivo de una intensa actividad minera subterránea. A la fecha no ha sido posible establecer un diagnóstico certero de la ubicación de los tiros. Inseguridad y derrumbes, son el pan cotidiano ahí.

#### Revisión de la legislación.

Lo anteriormente expuesto plantea la cuestión que precisamente intenta recoger la "Ley de Desarrollo Urbano del D. F.", es decir el ordenamiento de toda la serie de leyes y reglamentos que existen sobre aspectos urbanísticos de manera que se faculte adecuadamente a los instrumentos de planificación para dictar en forma ágil y eficaz normas de urbanismo, conservación de los inmuebles, preservación del paisaje y aspectos estéticos de la ciudad y en general cuidar su desarrollo.

Desde luego este paso no resolverá nada si antes los habitantes de las ciudades no tomamos conciencia de que cualquier modificación que se

proponga para ellas, primero debe ir condicionan-  
da por otro cambio en nosotros mismos, en nues-  
tras costumbres, hábitos y conceptos de conviven-  
cia que nos permita contribuir personalmente a -  
mejorar las condiciones de vida urbana.

Porque las ciudades son producto de lo que -  
hacemos y de lo que dejamos de hacer, de nuestra-  
imaginación y de nuestra falta de ella.

**LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE.**

## EL AUTO, PROGRESO Y DESPERDICIO.

Ante la problemática complicada y creciente del transporte metropolitano, el arquitecto Domingo García Ramos hace una pregunta plena de sugerencias: ¿qué tan conveniente es que las personas se transporten?

Estamos, claro, ante la opción teórica de que el ciudadano común, en lugar de verse obligado a recorrer grandes distancias para la gestión de sus asuntos, pueda hallar, al cabo de unos -- cuantos pasos, al médico, la tienda de autoservicio, e incluso llegar a su trabajo. Esto sería -- lo mejor, lo ideal que apenas se concreta en forma de búsqueda en algunos nuevos proyectos urbanísticos ( como es el caso de Cuautitlán - Izcalli).

Pero el hecho real es que la maraña en que nos encontramos prisioneros cancela nuestra movilidad. Ha dicho Constantino Doxiadis, el célebre urbanista griego: "Hasta hace unas cuantas generaciones, todos los establecimientos se construían teniendo en mente una escala, la escala humana. Todas las dimensiones eran dadas por el hombre. La distancia que un hombre tenía que recorrer para ir a su trabajo y regresar era la dimensión máxima de la población... Pero ahora la

máquina el automóvil ha introducido una segunda--  
escala que ha roto los patrones de nuestras ciu -  
dades y los ha hecho inaceptables", (16).

El automóvil es un invento que hasta la fe -  
cha y desde el punto de vista individual constitu  
ye el más maravilloso medio de movilidad, excep -  
ción hecha del caballo en la antigüedad. Lo cu -  
rioso es que la proliferación de su uso ha condu  
cido, en las grandes ciudades, al abatimiento de  
las velocidades promedio, que vuelven a ser las -  
del jinete tradicional.

Volvamos a las opiniones del maestro García-  
Ramos; nos dice: "El automóvil ha dejado de ser -  
un elemento de trabajo o diversión. Es el vehí -  
culo actual que ha deformado totalmente los sis -  
temas de vida. Para los mexicanos es una obse --  
sión de una naturaleza muy especial. Incluso, de  
este medio depende un porcentaje muy alto de nues  
tra fuerza de trabajo". En efecto: si se hace -  
una somera relación de todas las personas cuya vi  
da está ligada al transporte automotor, veremos -  
que su número es impresionante: empleados y traba  
jadores de las armadoras, de los talleres de repa  
ración, fábricas de neumáticos, aditamentos y --  
accesorios, industria petrolera, estacionamien -  
tos, dependencias de tránsito, construcción y man  
tenimiento de obras viales, y todas las industrias

y comercios que efectúan actividades complementarias. En los Estados Unidos se dice que uno de cada siete obreros está ocupado en actividades ligadas en forma directa con la fabricación de autos. A su vez, la industria automovilística es un destacado cliente de otros sectores de la economía. En 1963, consumió el 27 por ciento del -- acero y el 64 por ciento del caucho norteamericano. En este mismo año, casi el 44 por ciento de los aparatos de radios producidos en ese país se destinó a los automóviles., (17).

No cabe duda que estamos frente a un espectacular fenómeno digno de nuestra época, fuente de desarrollo y a la vez freno del mismo; herramienta de trabajo y factor de desperdicio; medio de transporte y causa de embotellamiento. Aunque, -- desde luego, el automóvil no está condenado a desaparecer, su uso indudablemente quedará muy restringido y con respecto al futuro que se avecina hay dos palabras clave que sin duda gobernarán -- nuestro transporte urbano: conciencia y coordinación.

#### ACCIDENTES DE TRANSITO.

Cuidado. Si usted maneja, tal vez le interese saber que alrededor de las 8 de la noche ocu -

rrió en el Distrito Federal el mayor número de -- choques automovilísticos.

Extrañamente, por su parte, el domingo fue - el día de la semana con más accidentes reporta -- dos.

En 1974 de acuerdo con un estudio la Direc - ción General de Información y Análisis Estadísti - co del D. D. F., en colaboración con Ingeniería - de Tránsito, se registraron 11,680 accidentes que fueron causa de 1218 muertes y 10,583 lesionados. Desde luego, estamos hablando de aquellos acci -- dentes que pudieron ser registrados, porque, como usted sabe, hay muchos más que ocurren cada mo -- mento donde las partes afectadas, si no hay vigi - lancia a la vista, toman las de Villadiego.

Seguimos con más números. El 47 por ciento - de los accidentes fue con la participación de -- conductores cuya edad oscila entre 21 y 30 años. - El 19 por ciento correspondió a choferes de 16 a - 20 años. En cambio, para el rango de edades entre 31 y 40 años el fenómeno se redujo al 16 por cien - to; es decir, en apariencia se trata de un proce - so que desciende con el aumento de edad.

El mayor número de atropellados (59 por cien - to) fue de jóvenes menores de 20 años; en contras - te, los adultos accidentados, por ejemplo, con -

edades entre 61 y 65 años, representan sólo el 4 - por ciento.

Por lo que concierne al vehículo en sí, la - falla más señalada fue de los frenos.

No menos interesante es la distribución de - accidentes por vehículos participantes. Veamos; - el 58 por ciento correspondió a autos particula - res; el 8 por ciento a los inefables camiones de - carga; los modestos taxistas se conformaron con - el 7 por ciento; a los autobuses de pasajeros ur - banos y foráneos correspondió el 5 por ciento, y - las bicicletas aportaron el uno por ciento.

Dado que al hacerse la comparación con otras - metrópolis se encuentra que, en la ciudad de Méxi - co, el transporte colectivo de superficie tiene - una gran importancia, ya que de más de 15 millo - nes de viajes diarios que se estima se hicieron - en 1975, 8 millones, 630 mil se realizaron a bor - do de autobuses, trolebuses y tranvías y que el - transporte individual (esto es los automóviles - particulares), sólo contribuyó con 2 millones 880 - mil viajes, mucho dice en contra de este último - medio el hecho de que sea también la causa que - propicie la mayor y más costosa parte de los acci - dentes de tránsito.

Las delegaciones punteras son en primer lu -

gar la de Cuauhtémoc. que alcanzó 3179 accidentes ( 25 % ), en segundo lugar, la de Gustavo A. Madero con 1850 ( 15 % ) y en tercer lugar la de Miguel Hidalgo con 1534 ( 10 % ).

" Ahora, atención con los cruceros peligrosos: la siguiente es la relación de los lugares donde se supo que hubo mayor acumulación de accidentes.

El más conflictivo hablamos de 1974, aunque se han efectuado obras de reacondicionamiento -- era el de Insurgentes con Cuitláhuac, cerca de la Central Camionera del Norte.

Siguen en turno, por orden descendente de importancia, los cruces de: Calzada de Zaragoza y Río Churubusco; Paseo de la Reforma y Av. Juárez; Ing. E. Molina y San Juan de Aragón, Paseo de la Reforma y Calzada de Nonoalco; Calzada de Zaragoza y Boulevard Puerto Aéreo, Paseo de la Reforma y Av. Hidalgo y Plutarco Elías Calles y Calzada de la Viga.

Puntos todos peligrosos que, si forman parte de su camino, usted deberá cruzar con la máxima precaución.

## TRANSPORTE Y HORARIOS DE TRABAJO.

Si se quiere ir a pagar los impuestos, hacer una gestión en el Departamento del D. F., o sacar una licencia en la Secretaría de Industria y Comercio, por ejemplo, hay que hacerlo en las llamadas horas hábiles, lo que ha planteado siempre una curiosa situación, pues a esas mismas horas se supone que todos debemos estar trabajando;—e sea que para efectuar, cualquier trámite tiene un el recurso de la demasiado falsa puerta de apoyarse en un gestor o emprenderlo uno personalmente a expensas de la jornada de labores, siempre con las archisabidas consecuencias. Esta última opción es la que la mayoría de nosotros escoge.

Pero esta extraña simultaneidad en los horarios de labores tiene otra consecuencia lamentable en lo que concierne al tráfico en la ciudad:—genera las horas pico de máxima saturación de la red vial y de los transportes, sobre todo del Anillo Periférico, los viaductos circuito interior y avenidas principales; estas horas son sobre todo en la mañana, entre 8 y 9, y en la tarde las 18 y las 19, cuando todo mundo entra y sale de su trabajo.

A quien no me crea lo invito a que intente -

a esas horas abordar el Metro, donde el fenómeno se acentúa, en la Estación Pino Suárez, comprobará fácilmente que ello, más que de la voluntad depende de una remota buena suerte.

Es el conflicto del transporte capitalino - con todos los problemas que entraña. ¡Cómo respiramos a gusto tan pronto llega un período de vacaciones! Si no salimos, hasta podemos a simple vista alcanzar a ver las montañas que rodean la ciudad libres del smog; pero normalmente aunque mejor sería decir, anormalmente, penoso es reconocerlo entre bocinazos, vapores de escapes y maniobras rápidas a pie, en camión o automóvil, apenas tiene una oportunidad de pensar en otra cosa que no sea llegar a tiempo al lugar de destino.

Dice Pierre Merlin de quien no sé que grado de relación puede tener con su homónimo, el famoso esotérico protector de los Caballeros de la Mesa Redonda, en su estudio "Los Transportes Parisinos" (Masson y Cie. Editeurs), que "esto favorece el ausentismo, multiplica los tiempos muertos, lleva consigo accidentes o una fatiga excesiva para los trabajadores (por los largos recorridos en particular)".

Y agrega: "Sectores enteros de la economía, además de los transportes urbanos están ligados -

a este ritmo diario. El fenómeno es muy conocido en la industria eléctrica, pues debe considerarlo para su producción, métodos y estructuras de tarifas. También se hace sentir mucho en el sector de los servicios (comercio, ventanillas administrativas, esparcimiento, etcétera). En el plano humano ya se han señalado las influencias nefastas del mal servicio de transportes. La salud y la dinámica del individuo se ven afectadas; su comportamiento profesional, familiar y social se resienten".

Por todo esto que no es poco pensamos que se justifica emprender un estudio a fondo para adecuar los horarios de entrada y salida de los trabajadores de los sectores público y privados de manera que mediante corrimientos no ocasionen la aparición de picos de demanda tan pronunciados.

#### EL TORMENTO DE LOS CAMIONES DE PASAJEROS.

Decir que un camión camina, no es sino un modo de hablar, pero de alguna manera hay que calificar el hecho de su puesta en movimiento. Volvamos al principio: el camión camina, cruza una avenida, da vuelta en otra, se descompone; o bien sigue su marcha atormentadora entre humos de com-

bustible y retorciendo su itinerario; se detiene en cada semáforo, se mete en la congestión, la ayuda.... y la historia sigue así en una vuelta y en otra, sin orden ni regularidad. Las únicas constantes son el aumento de pasajeros, su velocidad de crucero cada día menor, lo errático de los turnos y los conflictos del chofer con los demás conductores. Este es el camión, el autobús urbano, el único sistema de transporte que proporciona casi 7 millones de viajes persona diariamente en esta gigantesca, pululante capital.

Si se hiciera una encuesta entre los usuarios de autobuses, se encontraría, estoy seguro, que una de las mayores molestias, haga sol o frío, llueva o truene, es la espera de un camión de pasajeros en una esquina, puesto que carecen de un horario definido y en los momentos de mayor demanda nadie se preocupa de que se pongan más unidades en circulación. Alguien, por otra parte, dijo que un obrero de la zona de Vallejo ocupa fácilmente 3 horas diarias en transportarse, tiempo que debe ser sumado al de la jornada normal; es decir, 11 horas diarias en total. Casi como a principios de siglo.

A estas características del sistema de transporte algún sociólogo atribuye gran parte de las causas de la proverbial impuntualidad mexicana. -

Los empresarios se quejan de que constituyen uno de los mayores motivos de ausentismo. Además, resulta que el sobretiempo gastado en transporte -- a nadie absolutamente beneficia.

Así se ha ocasionado que los pasajeros, cuando pueden, prefieren el METRO, los "peseros" o los taxis, sistemas que también están, como se sabe, saturados. Los menos son aquellos que han podido, como herramienta de trabajo, adquirir un automóvil con lo cual se cierra el círculo vicioso del transporte, pues el excesivo uso del auto nos remite a los altos tiempos perdidos, los congestionamientos y los problemas de estacionamiento, amén de los costos crecientes generados.

No obstante en las condiciones actuales de la ciudad una vuelta a la amplia utilización de los autobuses urbanos puede ayudar a resolver el nudo gordiano del transporte. En sí mismo, el autobús ya es beneficioso. Un solo vehículo transporta fácilmente el pasaje de más de 50 automóviles. Cálculense las ventajas potenciales que posee. Haría falta, por ejemplo, que se propiciara la formación de un comité técnico para la reestructuración del transporte metropolitano con participación de los concesionarios, los ciudadanos y el gobierno de la ciudad que se aboque a estudiar este acuciante problema que nada de sencii-

llo tiene. Que se revise el servicio zona por zona de la ciudad, ruta por ruta y unidad por unidad.- Que se busquen créditos para la adquisición de nuevas unidades, que se reorganicen los servicios de mantenimiento, e incluso, en el último de los casos que se invite a las empresas a que ayuden a efectuar la transportación colectiva de sus empleados.

#### EL TRANSPORTE Y LA IMPUNTUALIDAD PROVERBIAL.

Con frecuencia escuchamos: ¡Hice 40 minutos por el periférico! Con ello se trata de justificar el eventual retraso y la tradicional impuntualidad mexicana. (Cuando tengas una cita con un mexicano - dijo un extranjero a una persona que nos visitaba por primera vez -, no te alarmes si tarda media hora; es lo habitual).

Para muchos el problema del transporte urbano es simplemente el del tránsito y por ello son exigentes partidarios de que se pavimenten los -- camellones y se tiren los pocos árboles que nos quedan.

Para otros, como Wilfred Owen, el transporte es la mitad del problema, ya que "medio problema lo constituye el abastecimiento de los servicios del movimiento. El resto consiste en la creación

de un ambiente en el que el sistema halle oportunidades de funcionamiento" (19).

Pero si la creación del ambiente queda inmersa en la aplicación de políticas regionales, na - cionales y hasta internacionales, el transporte - viene a reducirse a la cuarta o quinta parte del - problema total.

Además, el susodicho problema es renuente a ciertas consideraciones tecnicistas en boga; así, por ejemplo construir un modelo matemático que re - produzca el fenómeno de una ciudad totalmente, - además de caro es posible que no valga la pena. - Mientras tanto, la ciudad de México continúa cre - ciendo. Sus puntos se alejan entre sí, en el es - pacio y en el tiempo; pero ella sigue palpitando - con asombrosa vitalidad.

Hay especialistas, como John W. Dickman, que consideran que los problemas del transporte han crecido paralelamente con el aumento de bienes -- tar en general, (20), Ahora es más fácil adqui - rir una casa en los suburbios y un auto para ven - cer las distancias (dado el deterioro de los --- sistemas colectivos), con lo cual se alarga, com - plica y cierra el ciclo de las funciones de vi -- vienda, trabajo y transporte.

En la capital se generan fácilmente 15 milloo

nes diarios de viajes persona. De ello sólo 2 millones 880 mil se efectúan en automóviles; no obstante, éstos son la causa de la mayor parte de la problemática del tráfico urbano; accidentes, contaminación, embotellamiento, desperdicios...

En tal marco hay que considerar las soluciones a dicho problema. Por hoy, es una demanda universal buscar el respaldo en sistemas de transportación colectiva: ampliación del Metro, trenes suburbanos, extensión y mejoramiento de las líneas de autobuses, etcétera.

Muy justo y muy correcto, siempre y cuando no se suspendan las grandes obras viales emprendidas a costos económicos y sociales muy elevados. Ellas son una solución parcial, como el transporte colectivo y como la conciencia ciudadana son otras; pero todas juntas forman un cuerpo integral de pasos dentro de una posible planeación nacional para resolver la maraña del tránsito urbano y, de paso, hacernos menos impuntuales.

#### EMBOTELLAMIENTOS Y CONGESTION.

En relación a un espectacular embotellamiento del tránsito capitalino acontecido hace algunos meses, se dieron a conocer las causas, a sa -

ber: una accidental interrupción del suministro de energía eléctrica que apagó muchos semáforos (posteriormente fue minimizada en sus efectos); un torrencial aguacero que desquició los flujos circulatorios; una manifestación de automóviles por los rumbos del Caballito y un mitin obrero ante la Secretaría del Trabajo.

(Cuestión para los matemáticos es averiguar o predecir cuándo estos factores al azar puedan en forma simultánea concurrir otra vez para repetir tan gigantesco como costoso embotellamiento).

Anteriormente, la volcadura de una pipa de gas en el Periférico, a la altura de Cuatro Caminos, interrumpió toda la circulación de Sur a Norte en esa vía, formando una línea triple de autos estacionados que se desbordaban hasta el Viaducto Miguel Alemán.

Aparte de las mencionadas causas de congestión de tránsito, hay que apuntar algunas más cuya acción, por desgracia, es permanentemente y que erizan los pelos de los especialistas que miran cómo este fenómeno adquiere proporciones asombrosas. Veamos, se informa que diariamente entran 400 nuevos vehículos en circulación. Este crecimiento tiene lugar a un ritmo casi dos veces mayor que el de la población.

A su vez, el área de la vía pública en las zonas críticas (salvo el esfuerzo del Circuito Interior y sus obras complementarias que en lo fundamental aprovechó cauces de ríos), no aumenta; no puede aumentar, pues el ampliar calles significa demoler viejos y queridos monumentos históricos, afectar costosas propiedades; la alternativa de construir pisos superiores de circulación vehicular por su parte posee más inconvenientes que ventajas.

Tenemos también algunas consecuencias no deseadas de la "Izcallización". Las vías de comunicación norte sur del área metropolitana que básicamente son la calzada Vallejo y la carretera de Querétaro están saturadas en las horas pico. La mudanza a Cuautitlán - Izcalli de muchas personas que continúan trabajando en el Distrito Federal no hace sino agravar dicha problemática, además de que cambia el concepto original del desarrollo lineal metropolitano.

El factor de congestionamiento lo somos usted, lector, yo y todos los que hemos erigido al automóvil en el medio supremo de transporte y esperamos todo de la gran ciudad, sin querer sacrificar nada. Permítame insistir. Mientras anhelamos que los problemas de transporte urbano se resuelvan parcialmente, sectorialmente fuera de

una planeación nacional sin hacer cambios en nuestra estructura de pensamiento, en nuestra cultura urbana y hasta en nuestra economía personal, el problema seguirá.

#### CONTROLES DE CIRCULACION.

Normalmente se recorren, por medio del automóvil, alrededor de 10 mil kilómetros por año.

Vale decir la cuarta parte del perímetro de nuestro planeta Tierra; metros más, metros menos. Suponiendo una velocidad promedio de 20 kilómetros por hora, resulta que el reluciente automóvil se usa no más de 500 horas, tiempo equivalente a casi 21 días. El resto del año lo que corresponde a 344 días, la máquina permanece parada en el garage de la casa, la calle o el estacionamiento.

De ahí podemos deducir que para un propietario de automóvil los problemas relacionados con el estacionamiento, como son tarifas, renta, seguridad y accesibilidad son mayores que los referentes a combustibles o mantenimiento; no obstante la elevada inversión que representa un auto particular, la mayor parte del tiempo no se usa.

El problema se lo dejamos a los sociólogos,-

Por nuestra parte queremos comentar las opiniones que al respecto tiene el célebre urbanista francés Robert Auzelle; él dice que, en el caso de su país, es en la calle donde pasan la mayor parte del tiempo estacionados los automóviles, (21). Yo agregaría que en México también. Por consiguiente, para él se presenta como absolutamente necesario que todo automovilista esté en condiciones de poder guardar su vehículo en un lugar aparte de la calzada y, claro está, menos en la banqueta.

Considera que todo espacio público donde se permita elestacionamiento debe ser de paga. Además, ninguna licencia debiera extenderse a quien no disponga de un lugar de estacionamiento próximo a su domicilio; todo estacionamiento en las zonas urbanas debe situarse fuera de la vía pública ya que, al estacionarse en ésta, los vehículos la hacen perder sus características.

Recomienda también la revisión periódica de los autos particulares para poder eliminar a los que se hallan fuera de su vida útil e incluso -- propone la práctica de exámenes médicos a todos los conductores, para verificar que estén en condiciones adecuadas para manejar. A quienes hayan perdido la capacidad, las licencias se les retirarían discretamente, pues el derecho a conducir-

no es de ninguna manera un derecho de nacimiento.

Cabe agregar que en las empresas fabriles los obreros que accionan máquinas delicadas y peligrosas con frecuencia son sometidos a exámenes médicos, pero eso no se hace con los conductores particulares. Como se sabe, los accidentes automovilísticos se cuentan entre los que más pérdidas materiales y de vidas humanas ocasionan, y el chofer casi siempre es factor de importancia.

Según Auzelle, esta especie de ley marcial de la circulación nos permitirá librarnos del estado de sitio y de la invasión que en todas partes se sufre por la aparición del automóvil; hará que cada automovilista compare costos con los sistemas de transporte colectivo.

Entonces cada uno podrá comprobar que el fetichismo del auto resulta muy caro. Si paralelamente a esta represión al automovilismo salvaje los transportes colectivos se mejoran y modernizan (mayor comodidad, lugares disponibles y mejor servicio) es seguro que la situación en el interior de los núcleos urbanos pronto habrá de aclararse.

Pero lo anterior supone además que, al lado de las medidas para controlar severamente la circulación, se instaure la exigencia de que los-

lugares de trabajo resulten verdaderamente coordinados con la capacidad de habitat de las aglomeraciones vecinas.

Dicha reparación óptima de los establecimientos humanos sobre el territorio, hecha en aras del bien común, es desde luego el objetivo principal del urbanismo y su influencia sobre los requerimientos de transporte y circulación a veces no es considerada.

#### EL TRANSITO Y LA TRAZA COLONIAL.

No pocos problemas del tránsito en la ciudad se deben a la traza colonial que heredamos con sus calles estrechas e imposibles de ampliar por la presencia de monumentos históricos y el elevado costo de las afectaciones. Otro aspecto es su forma cuadriculada que resultó de la famosa Real Ordenanza de Felipe II:

"De la plaza salgan cuatro calles principales, una por medio de cada costado y dos por cada esquina... las cuatro esquinas miren a los cuatro vientos".

Para las necesidades de aquellos tiempos, Felipe II la emitió en 1576, cuando los movimientos eran de peatones o jinetes la solución resultaba magnífica. Pero el cuestionamiento ha aparecido

con una cauda colosal de problemas al advenir -- en nuestro siglo el desmerusado crecimiento urbano. De la aplicación de la ordenanza sólo quedó - el esquema cuadricular y diversas funciones de la estructura citadina, como las de los barrios, cambiaron. Lo peor es que muchos urbanizadores todavía en los nuevos fraccionamientos y colonias - populares siguen reproduciendo, despojada de su - contenido humanístico, esa estructura vial. Vaya - como dato curioso la información de que los llama dos fraccionamientos populares por ese mismo motivo y porque demasiada obra de infraestructura -- gravita sobre el valor de lotes pequeños, resul--tan tan caros o más que los de lujo, por lo cual - no es raro que necesiten ser subvencionados.

Más volviendo al tema del transporte que -- surgió del comentario de estas trazas en cuadrí - cula, los problemas son sobre todo los numerosos - cruceros con sus famosos y conflictivos "puntos - negros", la necesidad de colocar semáforos, la - dificultad de su sincronización y más que nada - los tiempos perdidos de peatones y automovilistas. A este respecto ha sido ideada hace 30 años una - estructura vial que evita en las nuevas urbaniza - ciones los conflictos de tránsito por el camino - expedito de suprimir los cruces de las calles. -

La teoría se debe al arquitecto norteamericano austriaco Herman Herrey y consiste en lo básico en diseñar ciclos de tránsito automotor de un solo sentido. Para llegar a un punto en lugar de usar la trayectoria en línea quebrada a que obliga la retícula, se buscan los ciclos de las calles. Si el punto está en el perímetro recorrido se logra la comunicación de puerta a puerta; si el punto buscado se localiza en el interior del bloque urbano, el auto se estaciona en el lugar conveniente (hay circulaciones de penetración para estacionamiento), y se caminan unos metros. Lo recomendable es que la caminata no sea de más de 300 metros.

Los circuitos pueden tener un desarrollo perimetral de 1600 metros (comprendiendo alrededor de 16 hectáreas de superficie) que a 50 kilómetros por hora se recorren, sin el peligro de cruce de peatones o la presencia de semáforos, en casi 2 minutos. El sistema vial Herrey ha sido combinado con el concepto de supermanzana que en definitiva no es sino una búsqueda de las ventajas del barrio preconizado por la Real Ordenanza,

## TRASTES Y CONTRASTE DEL TRANSPORTE.

¿Hemos progresado realmente en lo que a transporte se refiere? Bien, veamos. Un tranvía modelo 1900 de los que formaban parte del sistema de transporte establecido en la capital y que en su tiempo y condiciones no era tan mal tratado por dos mulitas alcanzaba una velocidad promedio de 10 kilómetros por hora.

En cambio ahora un autobús modelo 1968, con un poderoso motor de 150 caballos de fuerza, en las zonas centrales apenas camina a 8 kilómetros por hora.

Desde luego las condiciones no son las mismas. La aglomeración ha crecido, cuenta habida del fenómeno paralelo del congestionamiento. Pero el hecho de que el autobús no pueda aprovechar integralmente la potencia de su gran motor nos plantea ya la manifestación del desagradable concepto de la deseconomía.

Vamos a otro caso. ¿Cuáles son las necesidades de espacio vial que conlleva el transporte de 50 mil personas en una hora?

Si nos apoyamos en automóviles, suponiendo que en cada carril de circulación pasen 500 vehículos, necesitaremos algo así como 60 carriles

o sea una autopista de 195 metros de ancho, lo - que parece ser una exageración en costos e incomodidad.

Por medio de líneas de autobuses que ideal - mente pasaran cada 2 minutos con 70 pasajeros, la ruta sería de 24 carriles, es decir 90 metros de ancho, lo que todavía continúa siendo exagerado.

Pero sigamos el análisis. Una tercera modalidad es recurrir a la utilización del Metro. Con - este sistema haría falta un tunel de dos vías cuyos trenes a intervalos de dos minutos transportarían mil 250 pasajeros en cada viaje. Sin comentario.

Si se trata de marcar contrastes los ejemplos no se quedan ahí. Tenemos el dato de que un moderno autobús puede llevar el pasaje equivalente al de 50 automóviles. O sea que el autobús - - ahorra el uso de 49 motores y disminuye notablemente los efectos de contaminación y desperdicio de combustibles fósiles. Desde el punto de vista del espacio vial, recurso que en la ciudad de México es cada vez más caro, hay que tomar nota de que estacionados esos 50 automóviles ocupan un - área de 600 metros cuadrados, mientras que el autobús que los sustituye sólo necesita 30.

Las anteriores consideraciones las hemos es-

tablecido con base en una hojita mimeografiada - que distribuyó la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes del D.D.F.

Ahora quizás convenga otra aclaración. Todo lo que hemos dicho contra el automóvil no es para proponer su desaparición pura y llana. Esas máquinas y los automovilistas existen y es un hecho incontestable que sus problemas y demandas requieren solución; pero lo que se busca es hacer conciencia sobre la situación de que si permitimos que los automóviles sigan aumentando con una tasa del 12% anual, que es mucho mayor que la del crecimiento de la población, pronto el problema no va a tener solución a ningún costo. Hay que buscar por lo tanto otras alternativas para los sistemas de transporte y sobre todo que se encuentren a nuestro alcance.

En 1925 había en la ciudad 21 mil 209 vehículos, en 1950 eran 74 mil 327; para 1960 la cifra llega a 248 mil y en 1974 hay nada menos que un millón 81 mil cuatrocientos sesenta vehículos. Según datos de la citada dirección general de Ingeniería de Tránsito y Transportes.

Como la mayor parte de estos son automóviles particulares, estamos posiblemente ante una gigantesca inversión no planeada y autodestructora.

## TRANSPORTES Y USO DEL ESPACIO EN LA CIUDAD.

Con frecuencia se señala y todos coincidimos en que es necesaria una nueva política sobre transportes urbanos. Esto es cierto, pero por desgracia también incompleto. Ninguna política de transporte, por si misma pueda resolver los problemas de su competencia si a su vez no se combina y se complementa con una acertada utilización del espacio urbano y suburbano.

En ese sentido coincido en mucho con la idea de Bertrand Murre en su ponencia "El crecimiento urbano y los transportes" presentada en el "Pri - mer Coloquio Internacional sobre Economía y Desarrollo Urbanos" (Guanajuato, 1974), y aunque él - desarrolla sus planteamientos para París no deja de tener razón cuando se analizan problemas como los nuestros; así dice: "una acción sobre transportes sería insuficiente si no estuviera coordinada con una nueva estructuración del espacio urbano... una de las cuestiones fundamentales y más delicadas del urbanismo tiene que ver con la utilización óptima por la ciudad de los escasos re - cursos que constituyen su centro".

Propone Murre que el centro aloje sus actividades relacionadas con la administración general

ciertos servicios limitados y posea la capaci ---  
dad para la celebración de actos sociales y cul -  
turales que por su naturaleza sea mejor que se --  
efectúen en el corazón de la urbe.

Esto implica que el incremento en las funcio  
nes y actividades debido al crecimiento natural -  
y social no ha de ser permitido que se refleje -  
más en el centro de las ciudades, sino que se de-  
ben trazar políticas de desarrollo de las áreas -  
perimetrales para alojar esos incrementos. Además  
creo yo, un poco a la manera inglesa, no permitien  
do nuevas industrias, negocios, oficinas o comer-  
cios en la gran ciudad y propiciando la creación-  
de núcleos en las zonas de lejanía intermedia --  
que contarían con obras de infraestructura sufi -  
cientes para atraer a los nuevos habitantes extraí  
dos de la gran ciudad. ¿Por qué no se revisa la-  
situación de muchas ciudades dentro del área de -  
influencia inmediata de la ciudad de México, en -  
donde por un efecto gravitacional se ha perdido -  
población (cedida a la capital en forma de migran  
tes), y que cuentan con una infraestructura ya -  
hecha que puede soportar perfectamente una reden-  
sificación, para absorber el crecimiento de la po  
blación en mejores condiciones. Hablo de ciudades  
que se puedan comunicar con la capital por medio-

por ejemplo de trenes de alta velocidad.

Enumerar en un corto comentario todas las características de esa urbanística desde luego no es posible, pero baste decir que, concebida en los términos anteriores, a su vez podría constituir el basamento para definir la anhelada nueva política de transporte consecuente con cambios demográficos calculados a largo plazo. ¿Cuáles podrían ser sus características? En primer lugar buscar el objetivo de que el transporte urbano se haga a base de medios colectivos debidamente estructurados, coordinados, (por ejemplo, alcanzar así el 90 por ciento de los viajes persona).

El área que resultara confinada por el Circuito Interior en ese caso debiera quedar intercomunicada básicamente, por rutas de autobuses que complementarían al "Metro".

Cuando digo básicamente no considero que el automóvil debe ser suprimido; creo que nunca lo será mientras haya gasolina, pero al disponer de mayores facilidades los ciudadanos tenderán a abandonar gradualmente su uso cotidiano. Papel importante deben jugar también sobre todo para las capas de economía débil, el estímulo y garantías a la utilización de los vehículos de "dos ruedas".

Pero volviendo a las ideas de Bertand Mourre, él plantea, al término de su conferencia algo muy profundo: "puede ser que parezca que las probabilidades del futuro de la ciudad residan menos en las proezas técnicas que en la voluntad política y en un cambio de mentalidad".

#### UNA ALTERNATIVA POPULAR AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE. LA BICICLETA.

La velocidad promedio que en las horas pico de la tarde se ha medido en París con tres millones de autos circulando es de 12 kilómetros por hora. En México, donde tenemos un millón 500 mil vehículos, a duras penas se alcanzan los 8 kilómetros por hora en algunas calles del primer cuadro.

Precisando más, el ingeniero Alberto Búzali en su estudio sobre "Vialidad" para el Plan de Desarrollo del D. F., encontró que en las horas de máxima demanda la velocidad baja hasta 5 kilómetros por hora, sólo comparable con la de los peatones.

El costo del uso de los vehículos, por consiguiente, adquiere entre nosotros proporciones alarmantes: se gastan más los sistemas de embra

gues, (clutches), cajas de velocidad y frenos; se consume más combustible; los motores quedan expuestos a sobrecalentamientos. Todo esto aparte de los altos costos que tiene la adquisición de un vehículo automotor, ahora aumentados por la reciente devaluación.

Revisar los conceptos de transporte.

Por otra parte, el automovilista ocupa mayor tiempo en trasladarse de un punto a otro, e, independientemente de la elevación del costo del transporte, es mayor la exposición de su organismo a los efectos letales de los vapores que emiten los vehículos que viajan adelante.

En razón de que la vía pública permanece más tiempo saturada, nuestro sistema clásico de transporte da signos de violento deterioro y ha llegado el momento de preguntarnos si no es necesario como hacen los europeos poner en tela de juicio muchos de los conceptos que hemos elaborado sobre transporte urbano basado en el uso preferencial del automóvil.

Hasta la fecha, esta máquina reúne en nuestro pretendido modelo de la sociedad de consumo una serie de valores laterales que le hemos agregado. No sólo es el medio de transporte cómodo -

(?) también es signo de nuestros triunfos, de -- vitalidad, de poder, de ostentación.

Duro es reconocerlo, pero de repente nuestro acomodaticio individualismo se ha visto estremecido por el absurdo al que se ha llegado. Estos valores tienen bases de lodo. El edificio que hemos levantado amenaza caerse por el propio peso de sus contradicciones. El auto, en su proliferación, es una especie de gigantesca enfermedad urbana que nos intoxica, inmoviliza y amenaza desquiciarnos; para vivir confortablemente ahora requerimos buscar otros medios de resolver el problema del transporte urbano que permitan utilizar en forma óptima la vía pública, crear menos contaminación, que sean eficientes y cómodos y que afecten menos negativamente la economía.

La Bicicleta, una de las soluciones.

La bicicleta, sostienen los especialistas, está llamada a constituir una importante modalidad en el transporte urbano. En China, Japón, India, URSS, Holanda o Dinamarca es usada en una amplia forma y con resultados más que satisfactorios.

Holanda es ejemplo elocuente; a una población de 13 millones de habitantes corresponden 8-

millones de bicicletas, y en las áreas urbanas - el 70 por ciento de los desplazamientos se lleva a cabo a través de rutas peatonales o en bicicletas.

En los Estados Unidos, donde el automóvil ha sido el rey del transporte, hay lugares como Davis, California, donde se llevó a cabo un aforo, - es decir, una medición del tránsito, y se encontró que el 40 por ciento de los movimientos de la población se hacía por medio de bicicletas conducidas en su mayor parte por personas adultas - - (Traffic Engineering, septiembre de 1973). En México la producción anual de bicicletas asciende a - 650,000 unidades y estamos exportando alrededor - de 14 mil también cada año.

#### Económica, la Bicicleta.

Los automóviles están diseñados para transportar 4 o más personas, pero en la práctica pocas veces circulan llenos. Mediciones establecidas arrojan un promedio en los E.U. de 1.4 pasajeros por automóvil que circula. Por lo cual llevan consigo necesariamente un área vacía, costosa e inútil para el particular y para la ciudad.

El área que requiere una bicicleta es varias veces menor que la del automóvil; por consiguiente

una forma de reducir significativamente el con -  
gestionamiento de tránsito en las calles e inclu  
so su mantenimiento (bacheo ) sería el recomendar  
a la población el uso de la bicicleta en lugar de  
automóviles.

Se ha determinado experimentalmente que el -  
transporte más efectivo en el centro de las gran-  
des ciudades es precisamente la bicicleta.

Comparada con el automóvil en movimiento és-  
ta produce una insignificante contaminación am --  
biental ya que su consumo de lubricantes es míni-  
mo y el de gasolina nulo; lo cual además es de to  
marse en cuenta ante la crisis y encarecimiento -  
de los energéticos. Al economizar gasolina el ci-  
clista consume sus fuerzas suplementarias, hace-  
ejercicio, quema grasas no indispensables, mejora  
su salud.

Pensemos en cuantas afecciones cardíacas --  
pudieran evitarse si los empleados que llevan ocu-  
paciones sedentarias hicieran un poco de ejerci-  
cio antes de llegar y después de salir de sus tra-  
bajos. La ciudad de México posee una ventaja --  
además; es casi plana y por consiguiente cómoda -  
para el uso de la bicicleta.

### Antecedentes del automóvil.

La aparición de la bicicleta tuvo efectos muy señalados en la aceleración de la tecnología. Fue la primera máquina para el transporte personal cuya fabricación se hizo masivamente. La necesidad-subjetiva del transporte independiente a largas distancias que apareció al extenderse su uso en 1890 preparó el advenimiento del automóvil. Los caminos pavimentados que este último medio requería fueron planteados por la popularidad de la bicicleta. Muchos fabricantes de automóviles y -- hasta los hermanos Wrigth fueron originalmente -- de bicicletas. Estos últimos desarrollaron los primeros aviones utilizando estructuras similares de bicicletas. El neumático se inventó para éstas.

Los autos Ford inicialmente usaban ruedas y cadenas también de bicicletas. Pero, ¿por qué un dispositivo de apariencia tan simple ha tenido ta les efectos tecnológicos?

La respuesta seguramente se encuentra en que esta máquina se adecuá singularmente al hombre. -- El propósito de su creación ha sido el facilitarle el transporte con un mínimo gasto de energías.

(22).

La bicicleta corresponde a un diseño anatómico.

Todo movimiento de un cuerpo consume energía. Si comparamos este consumo en una amplia variedad de seres vivientes y máquinas nos encontramos con que el hombre al caminar consume 0.75 calorías - por gramo y por kilómetro, dato que nos hace saber que no es tan eficiente como un caballo (0.53 calorías) o un salmón (0.4 calorías) en condiciones similares.

En la misma relación, la rata y la abeja consumen 10.5 calorías, un jet de transporte 6 calorías; pero lo interesante es que un hombre en bicicleta aumenta su eficiencia hasta requerir únicamente 0.15 calorías, lo que lo convierte en el sistema número 1 para transportarse; en comparación de cuando camina, su velocidad se hace cuatro veces mayor.

Para lograr una excelente condición, la bicicleta hace que el hombre use correctamente los músculos correspondientes, es decir, los muslos, y que sus piernas y pies se muevan rotatoriamente y a una velocidad óptima del orden de las 70 - revoluciones por minuto.

La persona va sentada y parte de su peso es absorbida por los brazos; todo esto son ventajas-

de la bicicleta. Si analizamos el problema, encontramos que el hombre, aún estando de pie, consume energías. Su posición erecta la logra a través de un sistema complicado de esfuerzos originados por músculos en tensión y huesos en compresión y flexión.

Al caminar, los músculos deben no solamente soportar el cuerpo, sino subirlo y bajarlo alternativamente, así como imprimirle aceleraciones. Se gasta también energía al pisar el suelo (lo que se evidencia en las marcas de las pisadas y el desgaste de los zapatos), en el balanceo de los brazos. En contraste, el ciclista ahorra energías por el diseño anatómico de la bicicleta. El principal consumo de energías lo hace para vencer la resistencia del aire, porque el desgaste por rodamiento prácticamente no es significativo.

Algunas medidas: Protección al ciclista.

El principal problema a resolver es lograr la coexistencia pacífica entre automóviles y bicicletas. Cuando la circulación de ambos se mezcla, los resultados son fatales para los hombres del manubrio. En la Cruz Roja un gran número de accidentados son frecuentemente ciclistas. Por esto mismo la población en general mantiene reser

vas al uso de la bicicleta. Es el elemento débil del transporte actual, pero dicha situación puede transformarse sobre todo con la aplicación conveniente de las últimas reformas al Reglamento de Tránsito, que no siendo suficientes desde el punto de vista que apuntamos ya enfatiza en la necesidad de educar mayormente al automovilista. Lo cual es un enfoque muy positivo dado que anteriormente marchábamos por el camino de hacer todas -- las concesiones a éste en menoscabo no sólo de la ciudad, sino del mismo respeto a la persona humana. Para lograr la coexistencia de ambos medios -- de locomoción, por lo tanto, lo mejor es intensificar la educación vial de todos, en la que, por desgracia los mismos ciclistas están ajenos.

Para los conductores de automóvil un ciclista siempre es un peligro potencial, pues por la forma en que se comporta nunca se puede predecir la maniobra que va a efectuar.

Deben construir ciclopistas.

La circulación de bicicletas es mejor si -- cuenta con áreas expresamente reservadas. Esto se puede lograr por medio de señalamientos en las -- calles, boyas o desniveles. Lo mejor, sin duda, -- son las ciclopistas. Estas pueden dar resultado --

siempre que se diseñen para unir verdaderos puntos de origen y destino de los habitantes. De otra manera son inútiles; además deben funcionar como circuitos completos para ser viables.

Se ha encontrado que las distancias mayores-aceptables para que las recorra un ciclista son 6 kilómetros y, preferentemente con fines de trabajo, 4.5 kilómetros; para circuitos turísticos en terrenos planos se aceptan hasta 25.

Los requisitos viales de las ciclopistas resultan bastante generosos: su ancho máximo puede ser de 2.50 metros. Se admite en ellas hasta el 4.5 por ciento de pendiente, lo cual es una ventaja en una ciudad como la nuestra prácticamente plana. Se recomienda que se pavimenten para lograr mejores resultados.

La ubicación de las posibles, ciclopistas es fácil de localizar por ejemplo, según informaba hace algún tiempo la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes en el área urbana existen derechos de ferrocarril de los de Cuernavaca, Hidalgo,, Central, Uruapan, etc. El uso del suelo de los lugares por donde pasan estas vías ha sufrido un gradual deterioro debido a las molestias intrínsecas de la circulación de los trenes, por lo que los predios contiguos a ellas-

se han transformado principalmente en zonas de habitación popular o industrial. Se puede establecer fácilmente la hipótesis de que esas líneas pudieran funcionar como rutas de intercomunicación trabajo vivienda. Otra alternativa está en el derecho de vía de las líneas de transmisión eléctrica.

Estimular el ciclismo en nuestra ciudad.

Puede pensarse en los bordos de los ríos como el de los Remedios, Churubusco, Gran Canal y otros que no hayan sido entubados.

Cabe la posibilidad - soñar no cuesta - en las calles y avenidas con condiciones físicas apropiadas como puede ser la presencia de camellones donde las ciclistas no ocasionen trastornos al tránsito de vehículos; por ejemplo: Paseo de la Reforma, Calzada de los Misterios, Avenida de los 100 Metros, y las carreteras que comunican poblaciones como Xochimilco, Tláhuac, Mixquic, Tulyehualco, etcétera.

En total podrían constuirse más de 300 kilómetros de ciclistas que comunicarían a 15 estaciones del Metro y otras de distinta índole.

El uso de bicicletas requiere la construcción

de estacionamientos especiales en los puntos --- de enlace con otros medios de transporte: las estaciones del Metro, las paradas de autobuses o - los estacionamientos de autos. Los lugares para guardar bicicletas necesitan proporcionar la ga - rantía suficiente de seguridad de los usuarios - evitando al máximo los robos.

Ahora bien, planteada la anterior perspecti - va pensamos en las medidas concretas que habrían - de tomarse para impulsar seriamente el uso de las bicicletas. Estas pasan por la organización de co - mités de seguridad para el uso de la bicicleta - que se dediquen a proporcionar información, ayuda, y educación vial a los ciclistas y, ¿por qué no? - la organización de cooperativas para la compra y - mantenimiento de los vehículos. Hacen falta tam - bién comités de propaganda en las delegaciones, - en las escuelas, en las fábricas que estimulen el uso de la misma.

Algunas veces como cosa rara, vemos en las - calles grupos entusiastas de ciclistas que con - carteles y anuncios, montando orgullosos sus vehí - culos salen a desafiar el tránsito y a preconizar el uso de la bicicleta. ¡Que bueno! Ello quiere - decir que no todo está perdido. Si las compañías - de automóviles han tardado medio siglo en motori - zarnos, tal vez nosotros necesitamos menos tiempo

para plantear un esquema de transporte, y por consecuencia de vida mejor.

#### Ventajas de la Bicicleta.

- No contamina
- No consume gasolina
- Usa una mínima cantidad de lubricantes
- Fácil de estacionar
- Requiere una reducida área vial
- En los congestionamientos es más rápida que el automóvil.
- Proporciona a quien la usa ejercicio complementario.
- Se puede combinar su uso para los fines de trabajo recreación y deportes.
- Su costo y mantenimiento son varias veces menores que el del automóvil.
- Su escaso peso requiere obras de infraes - tructura más ligeras.
- La industria mexicana puede producirla to - talmente.

#### Desventajas de la Bicicleta.

- Por ser relativamente pequeña los automovi - listas con frecuencia no la ven.

- En accidentes, en las actuales condiciones el ciclista puede sufrir las peores consecuencias.
- Cuando llueve es incómoda de usar.
- En grandes distancias es inadecuada.
- No admite cargas demasiado grandes.
- Peligro de robo, más alto.

#### Precauciones para usar la bicicleta.

- Respetar los reglamentos y señales de --- tránsito.
- Efectuar oportunamente los signos de cambio de dirección y frenaje con la mano.
- Dar prioridad a los peatones.
- Conducir poniendo atención a los peligros que se presenten.
- Mantener la bicicleta en buen estado y con todos los aditamentos reglamentarios (frenos, luces, etcétera).

**NOTAS SOBRE DEMOGRAFIA.**

## EL CRECIMIENTO POBLACIONAL Y SUS PROBLEMAS.

En las últimas décadas se ha estado planteando con no poca fuerza la conveniencia de una política de urbanización, en el sentido de establecer controles a la macrocefalia, al crecimiento de las metrópolis y muy ligado a esta idea se maneja también el planteamiento complementario de aplicar una política demográfica.

Esto último da cabida a proyectos como el del representante de los Estados Unidos ante la Comisión de Población de las Naciones Unidas quien en 1969 preconizó la conveniencia, a su modo, de lograr una tasa de crecimiento nula para la población norteamericana para fines de siglo; ejemplo que, según él, debería ser seguido por otros países que se encuentran en vías de desarrollo...

Partiendo de los datos del censo mexicano de 1960, Jean Bourgeois - Pichat y Si-Ahmed Taleb del Instituto de Estudios Demográficos de París hicieron un análisis del proceso demográfico que se inducirá para llegar a esa condición en el año 2000; (el estudio fue publicado, traducido del francés en el número 13 de la Revista Demografía Y Economía de el Colegio de México).

La condición de entrada es mantener una disminución progresiva de la tasa de crecimiento -- hasta llegar a cero, cuando la natalidad sea -- igual a la mortalidad.

Este último fenómeno, en función del desarrollo económico social y los avances científicos - tiene un sentido bien definido y así, en 1960, - la esperanza de vida era de 60 años, para el año-2000 ésta habrá de alcanzar el umbral de los 74 - años. Lo que quiere decir que la natalidad deberá condicionarse a ese incremento de la esperanza de vida. Todo es cuestión de cálculos estadísticos.

Pero aquí viene lo bueno. Para ajustarse a la idea hay que partir de la actual dinámica de - la población. Esta es predominantemente joven y - entró o va a entrar en un marcado período fértil.

O sea que si el índice de fecundidad de las - mujeres en 1960 era de 93.8 por mil, en 1975 se - debía haber reducido 18 veces para llegar a 5.3 - por mil; luego se permitiría subir gradualmente - ese índice hasta poco más <sup>(de la mitad del</sup> de 1960 y finalmente, - allá por los años de 2055, se estabilizaría en un 30 por mil...

El objetivo estaría cumplido, por lo menos -

matemáticamente. Pero ¿qué pasaría, qué método habría de ser empleado para lograr esas tremendas variaciones en tan corto plazo? ¿Aceptaría la población fácilmente dichos regímenes? ¿Dónde quedarían las libertades?...

Mas eso no es todo. La población escolar experimentaría fluctuaciones entre 2 y 7 millones - también en cortos tiempos. Por el año 2010 se necesitaría la tercera parte menos del equipamiento de escuelas y del número de maestros que existieron 30 años antes, y luego se volverían a aumentar violentamente las necesidades. En tal situación la formación de maestros sería imposible. Las variaciones de la población económicamente activa no serían menores.

Establecen los autores que todo plan de desarrollo económico se desplomaría; ante tal evolución de la población no es realista asignar a un país en vías de desarrollo un objetivo poblacional parecido; la naturaleza de los fenómenos demográficos lo impide.

#### EL REPARTIMIENTO AGRARIO. LA OCIOSIDAD.

El ocio para los griegos era un estado social y también un estado de ánimo, condiciones sine qua non para propiciar el vuelo del pensa --

miento filosófico, la producción literaria o la obra artística. Ese ocio aristocrático, producto de una sociedad esclavista rica permitía al pensador y al artífice destacar y crear.

Ahora en los países altamente desarrollados también se cultiva el ocio bajo la forma de la recreación y el juego. Hay tiempo para diversiones, para el descanso y para los "hobbies". En estas sociedades modernas se dispone de mayores recursos para la investigación social, estética, antropológica, filosófica, etcétera. Como la población cuenta con mayores ingresos y niveles de vida hay igualmente mayor demanda de cultura. La vida artística, por ejemplo, es más activa y en general, el escritor, el poeta, el escultor, el músico, el pintor tiene más oportunidades de supervivencia y para destacar.

Pero en México, y en los países de un Tercer Mundo cada vez más alejado y dependiente del Primero destaca el hecho, entre los campesinos particularmente y en general entre la población trabajadora, del ocio como modalidad del desempleo. A lo largo de todo el año, los campesinos laboran realmente una pocas semanas, ligados a una agricultura errática de temporal, que les proporciona más que nada maíz y frijol para el autoconsumo.

Ese ocio debido a la falta de recursos y oportunidades, ocio de desnutrición ha contribuido a conformar la imagen del campesino "Mexican Curious" dormitando, tapado con un zarape, junto a un cacto. Se trata de un ocio aniquilante que cancela vidas humanas.

Además...

En el campo mexicano hay exceso de población en comparación con la forma de manejar nuestros actuales recursos. El número de habitantes rurales se ha duplicado, no así las fuentes de trabajo. Agreguemos que el campo no es uniforme social y económicamente. En zonas de la periferia del Valle de México predomina la agricultura de subsistencia, en tanto que en otras, como las cuencas hidrológicas del Noroeste, hay una agricultura altamente tecnificada. Ambas formas conducen a un solo resultado: orillan a migrar a millones de campesinos. Unos se deciden a pasar la frontera norte y enviarán después de grandes penalidades al país dólares que ayudarán a aumentar la reserva de divisas. Otros acudirán a las grandes urbes y en su mayor parte serán marginados.

En los orígenes del problema tenemos varias circunstancias. Como puede ser la mayor dependen

cia de las economías de nuestros países de las -- metrópolis capitalistas que ha devaluado las ma-- terias primas que producimos y encarecido los pro-- ductos industriales de importación. La agricultu-- ra orientada hacia la exportación se ha ajustado-- a las demandas coyunturales: algodón, café, toma-- te... En tanto que el resto de la producción agrí-- cola se ha descuidado. Ahora somos importadores-- de alimentos. Como consecuencia presentamos ma-- yor sensibilidad a los efectos de la crisis mun-- dial.

La reforma agraria ha enfatizado básicamente en el aspecto de la repartición de tierras, la -- cual se ha llevado a extremos que sobrepasan las-- posibilidades reales. Muchos identifican los con-- ceptos de reforma y repartición agraria como sín-- nimos, pero lo grave es que esta reforma incomple-- ta ha contribuido señaladamente a la crisis agra-- ria que padecemos.

¿Qué medidas es necesario tomar? Desde luego entender que para que el campesino sea un ente pro-- ductivo, además de la tierra requiere agua, cré-- ditos y asistencia técnica.

Muchos economistas enfocan al problema única-- mente hacia la productividad rural. Ello sin duda es apremiante, sobre todo en el renglón de los -- alimentos. Se tienen las agroempresas, que han --

comenzado a ser muy estimuladas.

Pero éstas no serán por si solas capaces de absorber la presión demográfica. La migración -- campesina se continuará manifestando, hacia las ciudades. Por ello hay que orientarse a la creación de fuentes de trabajo en los centros urbanos y preparar estos para la creciente urbanización, ya que gran parte de la crisis campesina se va a resolver en las ciudades. Este es, creo yo, el sentido que toman los procesos sociales en la actualidad.

Mas parece que los conceptos maltusianistas han captado muchos adeptos. Los habitantes de un país, cualquiera que sea en definitiva forman su más grande y mejor riqueza. Económicamente pueden ser consumidores y productores. Lo cual nos conduce a considerar que la llamada explosión -- demográfica no debiera alarmarnos. Por el contrario, sí debemos estarlo por la circunstancia de no saber diseñar políticas para proporcionarles trabajo e integrarlos plenamente a la sociedad.

#### ESE MONSTRUO LLAMADO MIGRACION.

En busca de los motivos, de las causas, que empujan a las personas a migrar, sobre la integración de los migrantes a la economía urbana, sobre

su marginalidad y los demás graves problemas socio-políticos que generan ellos en las grandes urbes, hoy en día se discute en todas las escalas, en todos los lugares.

Por unos la migración es considerada como un fenómeno apocalíptico y proponen medidas extremas para frenarla. Otro callan. Otros más la miran como factor necesario para la formación del ejército de reserva de la mano de obra industrial. Lo obvio es que en los países no desarrollados la migración cubre aspectos más acentuados, dramáticos y espectaculares que en los países industriales.

Los estudios modernos sobre migración todavía no tienen un siglo de vida.

Cuando E. G. Ravenstein presentó en 1885 ante la Real Sociedad de Estadística de Londres su trabajo, hoy clásico, "Las leyes de la migración" fue recibido con franco excepticismo. Alguien, que no se caracterizó precisamente por su actitud amistosa, comentó "después de leer con sumo cuidado el trabajo del Sr. Ravenstein he llegado a la conclusión de que la migración se caracteriza más que por tener leyes que la rijan por no obedecer a ninguna". Y aunque a nivel menor se pueda criticar a Ravenstein su posible falta de rigor, -- el hecho es que el trabajo ha pasado venturosamen

te la prueba del tiempo y es hoy punto de partida para todo estudio de migración, como lo hace ver el Sr. Everett S. Lee, de la Universidad de Pennsylvania, en su artículo "Una teoría sobre migración" publicado en la revista "Demography", vol. 3, No. 1 de 1966.

El concepto de Ravenstein es muy similar al de un modelo regido por las leyes físicas de la gravedad: por ejemplo, sostiene que cuando se analiza el número de migrantes que se concentran en alguna región se va a encontrar que entre más alejados estén los lugares de procedencia su número va disminuyendo. Enfatiza en que a menudo las rutas de migración se cubren por etapas; por así decir, del campo a una pequeña ciudad, de esta a otra mayor, para llegar finalmente a la metrópoli.

Insistiendo en la similitud no siempre justificada, con los fenómenos naturales establece que cada corriente migratoria genera una contracorriente.

Junto con todo lo anterior observaba ya que las mujeres, parece ser, predominan en la población migrante que cubre rutas cortas. Y como la migración - componente social - del fenómeno de la población tiene un comportamiento cada vez -- más acentuado en la moderna sociedad, su estudio-

ha sido abordado por innumerables investigado --  
res.

El Sr. Everett S. Lee intenta considerarla -  
como un cambio de residencia permanente o semiper  
manente y no plantea ninguna restricción sobre -  
las distancias de recorrido o la voluntariedad -  
del acto. Por lo mismo, dice, un movimiento del -  
pasillo de un departamento al de otro cuenta tan-  
to como uno de la India a Iowa aunque las conse -  
cuencias de ambos sean por completo diferentes.

Lee habla de que la migración supone un ori-  
gen y un destino y la intervención de muchos obs-  
táculos entre los que se encuentran las distan- -  
cias que deben ser recorridas.

La exposición es sistemática y el autor pudo  
crear una teoría sobre ese temido monstruo llama-  
do migración considerando volúmenes, corrientes, -  
contracorrientes, selección, etcétera, de los mi-  
grantes, lo que constituye un primer marco de re-  
ferencia sin duda, valioso para muchos estudiosos  
de estos fenómenos sociales.

## ¿ LA MIGRACION, INEVITABLE ?

Ahora nos espantan los efectos de la migración. Los movimientos poblacionales, en particular los del campo a la ciudad y dentro de éstos - los que se dirigen a nuestras grandes ciudades como son México, Guadalajara y Monterrey, se describen a veces en términos apocalípticos.

Así se habla de que se incrementa la demanda de servicios municipales los cuales son más caros de proporcionar en el medio urbano que en el campo; se menciona el bajo nivel de educación formal de los migrantes y la presión demográfica que generan. Para resolver estos problemas, por ejemplo, se preconizan políticas económicas y sociales como pueden ser la descentralización industrial, la absorción de la mano de obra en el campo con agroempresas, la paternidad responsable, etcétera, que orientan a reducir la concentración de la población en los principales núcleos urbanos, a estimular el crecimiento de las ciudades de tamaño medio y a arraigar en la medida de lo posible el mayor número de pobladores en el campo. Lo cual no es malo si no fuera porque son medidas que cuando den resultado mucha agua habrá corrido...

No se discute la urgencia, su justeza, ni su

oportunidad. Lo que conviene examinar es si efectivamente van a resolver el problema poblacional en forma integral.

Una característica de todas ellas, incluida la paternidad responsable de la que algunos han dicho que nadamás por haberse anunciado aumentó nuestra tasa de natalidad, es que son a largo plazo. Demógrafos que hay que plantean que los efectos de la paternidad responsable se vendrán a percibir dentro de 25 ó 30 años. O sea que antes del siglo XXI el crecimiento natural de la población seguirá contando como un factor fundamental en el campo, donde a pesar de la salida de habitantes la población campesina se ha duplicado y también en las ciudades donde este crecimiento es mayor que el ocasionado por la migración.

Pero examinemos en forma objetiva el carácter de la migración. El fenómeno en realidad es un reajuste poblacional, una redistribución de los habitantes en momentos en que la concentración del poder financiero, la formación del gigantismo empresarial, la industrialización y demás actividades económicas se ubican, como resultado del proceso capitalista, en las grandes ciudades y no en otras partes. Cabe la aclaración de que ciudades como Moscú o La Habana, a pesar de los sistemas de arraigo obligado han continuado cre -

ciendo, si bien a ritmos inferiores.

Lo que nos hace pensar que en nuestro país-- tendremos migración rural urbana por largo tiempo. En consecuencia puede resultar oportuno plantear la siguiente tesis : es necesario además - elaborar una política de desarrollo urbano nacional que entre otras cosas sea capaz de establecer medidas para absorber satisfactoriamente tanto el crecimiento natural como la migración rural en los centros urbanos grandes o pequeños, porque esta migración a su vez es parte del gran proceso de urbanización que estamos viviendo y el cual se seguirá manifestando. Lo contrario parece imposible.

#### LA MARGINALIDAD, FACTOR DE CRECIMIENTO POBLACIONAL.

En el curso de las últimas décadas el proceso de urbanización en México y en América Latina ha estado dominado por 3 fenómenos que entre si se relacionan íntimamente: la gran migración rural - urbana, el acelerado crecimiento de las ciudades y el aumento de un nuevo estrato socio-económico: la marginalidad urbana.

Este estrato se caracteriza por su falta de articulación con el sistema de producción indus -

trial y consecuentemente por un subempleo y desempleo crónicos.

A excepción hecha del recurso de su mano de obra devaluada, los marginados carecen de acceso a las ocupaciones estables y a los sistemas de --seguridad social lo cual ocasiona una de sus características principales; su inseguridad económica.

Esto plantea la antropóloga Larissa Lomnitz del Centro de Investigación de Matemáticas Avanzada y de Sistemas de la UNAM, (23).

Sostiene además que esa condición de marginalidad es un importante factor de crecimiento demográfico.

La fecundidad de una población está relacionada con la economía, la organización social y con el sistema de valores de la sociedad. Así --existen ciertos patrones culturales que representan verdaderas políticas como son los noviazgos tardíos en Irlanda o España. A su vez la alta fecundidad de las sociedades campesinas tradicionales puede interpretarse como una forma de garantizar una población de tamaño adecuado en situaciones de alta mortalidad unidas a la necesidad intensiva de mano de obra. Las sociedades industriales tienden a reducir el número de hijos de --

familia cuando estos pasan a representar una -- inversión onerosa no redituable en términos de -- apoyo económico y de seguridad para los padres.

Pero en base a estudios llevados a cabo en una comunidad de la ciudad de México, la doctora de Lomnitz piensa que en parte es el estrato marginado el que continúa presentando altas tasas - de fecundidad, alterando así el promedio de la natalidad de la capital e influyendo importantemente en su crecimiento. La marginalidad urbana además ha cambiado significativamente el cuadro demográfico y puede representar más del 30 por ciento de la población, con la aclaración de que su economía, organización social y sistema de valores difieren notablemente de los del sector urbano industrial.

En el sistema ellos ocupan los intersticios y aprovechan sus sobrantes y desperdicios con la ayuda del trabajo intensivo no remunerado de hijos, esposas y parientes.

Los niños limpian zapatos, acarrean, agua, venden chicles, reparten las tortillas hechas en casa, cuidan de sus hermanitos mientras la madre, eje del hogar, sale a trabajar de lavandera, a vender frutas, raspados, quesadillas, Toda esa economía informal es en esencia independiente de-

la declarada por el jefe de la familia.

Entre los marginados sus especiales relaciones familiares y sociales representan el elemento básico de seguridad económica; la diferencia entre sucumbir y sobrevivir.

Vale por lo tanto la pena concluir la doctora Larissa Lomnitz - reflexionar en qué medida -- pudiera ser efectiva una política de población - mientras no se planteen alternativas económicas - viables a la utilización de la familia como fuente de ingresos y de seguridad social.

#### PLANEACION PARA LOS MARGINADOS.

Me parece muy importante, dado que el estrato marginal puede abarcar el 30 por ciento de la población, continuar comentando los trabajos de la doctora Larissa Lomnitz que constituyen creo yo una original aportación al conocimiento antropológico y sociológico en esos habitantes urbanos.

si su principal característica es la inseguridad económica crónica, debe existir necesariamente algún mecanismo que permita su supervivencia. Ella señala que al efecto existe una economía informal caracterizada por la utilización de recursos sociales y de un sistema de seguridad --

social basado en redes de intercambio recíproco de bienes y servicios, todo lo cual puede parecer como venido de otro mundo para nuestros ojos de clase media.

Y agrega: esas redes se consolidan a través de la vecindad, el parentesco y algunas instituciones tradicionales como el compadrazgo y el cuatismo. Hay además una variable psicosocial, la confianza que regula las peticiones y los otorgamientos de ayuda, incluyendo alojamiento, manutención en la etapa postmigratoria, colocación, entrenamiento laboral, préstamos en dinero, cuidado de los niños, de los enfermos, apoyo moral, etcétera.

En la ciudad perdida o en el cinturón de miseria la vecindad física de las unidades domésticas constituye una condición vital para el intercambio recíproco ya que la vida del marginado es una secuencia diaria de emergencias que deben resolverse de inmediato.

Seguramente motivada por su actividad en la docencia universitaria, la doctora Larissa Lomnitz pasa a establecer conclusiones que plantean nuevos criterios para las acciones urbanísticas; así dice: Hemos encontrado que los marginados -- han desarrollado un sistema de uso del espacio y

del terreno que optimiza los factores económicos y sociales.

Los lotes individuales son relativamente pequeños ( 100 a 150 M2) y en ellos logran acomodar de cuatro a cinco familias en unidades de un cuarto, más un espacio exterior común para la crianza de animales, lo que permite el desarrollo de una economía informal que asegura la supervivencia de la unidad doméstica.

Al carecer de estabilidad laboral, los marginados no son sujetos de crédito y sólo excepcionalmente pueden adquirir terrenos urbanos. Esta es una importante causa potencial de inestabilidad social. Se sugieren las siguientes proposiciones encaminadas a solucionar este problema:

1.- Un cambio en la política urbana residencial, tendiente a permitir la propiedad urbana por ciertos grupos sociales, tales como las familias extensas, que colectivamente sean sujetos a crédito. A tales grupos se les daría facilidades para adquirir terrenos mediante un sistema de -- abonos.

2.- Los estudios de planeación urbanística y arquitectónica deben tomar en cuenta las estructuras sociales que con fines de supervivencia han desarrollado los marginados, y respetar las necesi-

sidades específicas que les impone su condición--  
económica.

#### LOS HABITANTES MARGINALES.

Sean las "marías", los lavadores de coches, -  
los vendedores de chicles, los peones de la cons-  
trucción, ellos y muchos otros forman parte de --  
un sector social cada vez más numeroso e importante  
en las gigantescas urbes de los países en desarr  
ollo. Son los habitantes marginados de la es -  
tructura económica productiva y hegemónica, de la  
sociedad urbana activa y que forman un antipolo -  
ajeno al núcleo dirigente y conductor del sistema.  
El fenómeno es nuevo - dice Anibal Quijano en su-  
ensayo "La formación de un universo marginal en -  
las ciudades de América Latina", "Espaces et So -  
cietes", Paris, julio 1973 -, la información dis-  
ponible limitada y pobre. Así mismo debemos con-  
tentarnos con formular preguntas y proponer hipó-  
tesis sin ocultarnos el carácter provisional de -  
lo que avanzamos.

Pero el hecho es que, en la medida en que --  
avanza el proceso de urbanización, los marginales  
incluyendo el otrora llamado lumpen proletariat -  
con su subcultura de vagabundeo, anomía, alcohó -  
lismo, soledad y miseria, constituyen un grupo -

cada vez más importante que no se diluye en el seno de la sociedad, sino que más bien se confina y segrega, por ejemplo, en las ciudades perdidas.

De acuerdo con el autor hay dos mecanismos que intervienen en el proceso de marginación: -- ciertas funciones económicas pierden su significado al sufrir una baja en su productividad, al desaparecer los medios de producción necesarios o -- los mercados.

Las personas afectadas conservan sus funciones, pero se segregan con respecto a las relaciones hegemónicas de producción. Digamos que este es el caso de muchos artesanos cuyos productos -- ya no pueden competir con la gran industria organizada.

El otro mecanismo está en aquellos trabajadores que llegan al mercado del empleo -- vía migración, por ejemplo -- sea porque han debido abandonar su trabajo anterior o por motivo del crecimiento demográfico y que no pueden encontrar trabajo, que son desempleados en el marco de las relaciones productivas imperantes. Ambos mecanismos se combinan y refuerzan mutuamente.

Con respecto a la organización social de la población marginal hay que reservar lugar especial

a la familia. Muchas investigaciones, especialmente antropológicas parecen mostrar que la familia marginal posee una configuración particular, modos propios de relaciones y, en consecuencia, un sistema específico de valores y de normas.

Los miembros y los investigadores de las capas medias, según Quijano, influidos por los conceptos familiares de su situación muchas veces concluyen que la familia marginal está desintegrada o en vísperas de serlo y que la solidaridad y cohesión son muy débiles en esta.

Todo lo contrario. Lo que pasa es que se trata de una estructura distinta. La familia que daría localizada en la madre.

La relación madre - hijo sería la fundamental a la vez que la figura del padre se presenta como inestable y fluctuante. El que la madre se vea obligada a pasar gran parte de su tiempo fuera de casa no puede interpretarse como falta de solidaridad o de integración; tampoco lo son la independencia precoz de los hijos o la diferencia con otras capas sociales respecto a la conducta sexual o su actitud, digamos, ante la propiedad privada.

Las relaciones familiares entre ellos se integran en un tejido de parentesco y alianza que -

permite el funcionamiento de mecanismos de ayuda mutua económica que resultan fundamentales para su supervivencia.

En lo político, los marginados son capaces de adoptar posiciones conservadoras y de llegar a constituir una base popular susceptible de contraponerse a las organizaciones regulares sindicales de trabajadores manuales y no manuales. Todo lo cual habla de la relevancia de estudios como el de Quijano.

#### LOS MECANISMOS DE AYUDA ENTRE MARGINALES.

En comentario anterior hacíamos referencia a los trabajos de Aníbal Quijano, quien plantea que la marginalidad urbana no es propia solamente de las sociedades subdesarrolladas. Así también en aquellas sociedades industriales aparece el fenómeno debido al desplazamiento que la creciente mecanización y automatización efectúan sobre ciertas capas sociales.

Los sectores marginales, numéricamente crecientes, pierden toda esperanza de llegar a incorporarse al mercado de trabajo y se convierten en una carga para los servicios de provisión social. Esta situación se agrava más en los países subde-

sarrollados. Pero hay una pregunta que todos -- nos hacemos:

¿Cuáles son los mecanismos que permiten a millones de latinoamericanos, básicamente huérfanos de toda protección social, subsistir en barriadas a pesar de una notoria falta de ahorros y de aptitudes para ganarse la vida en un medio urbano industrial? La doctora Larissa Lomnitz, ya mencionada en comentarios anteriores, en su trabajo "Su pervivencia en una barriada de la ciudad de México" (Demografía y economía VII: I, 1973) se lanza a este proceloso mar en busca de una respuesta y así dice:

"... espero demostrar que son las redes de intercambio desarrolladas por los pobladores a las que constituyen un mecanismo efectivo para suplir la falta de seguridad económica que prevalece en la barriada. Estas redes representan un esquema de organización social específico de la barriada; aparecen junto con la condición de marginalidad y desaparecen cuando los marginados lo -- gran integrarse al proletariado urbano. En otras palabras, representan una respuesta de tipo evolutivo a las condiciones socioeconómicas de la marginalidad".

Estas "redes" están compuestas por familias nucleares y no individuos. "Como una definición

operacional señalaremos - agrega L. Lomnitz -, - una red como un grupo de familias nucleares vecinas entre sí, que practican el intercambio recíproco entre ellas".

Los objetos de intercambio entre marginales - según los descubre la autora, son:

Información, que comprende datos e instrucciones para asuntos de migración; trabajo y alojamiento; chismes y orientación para la vida urbana.

Entrenamiento y ayuda para empleo. Préstamos en dinero, alimentos, ropa, herramientas.

Bienes compartidos en común. Como televisores, letrinas, baños. Servicios, que pueden consistir en hospedajes de parientes, huérfanos, ancianos. Entre los hombres la ayuda mutua incluye la colaboración para construir viviendas; y entre los niños los mandados.

Apoyo emocional y moral en situaciones rituales, como los casamientos, bautizos o funerales.

Pero existen además, ciertos mecanismos de refuerzo de la vida social, como el compadrazgo y el cuatismo.

Dice L. Lomnitz que el cuatismo es la forma-

mexicana de la amistad masculina, y el hombre que no tiene compadres ni cuates está perdido.

Aquí aparece un nuevo elemento el cuatismo-se manifiesta en los círculos de bebedores de alcohol que son una forma de mecanismo de redistribución; no basta demostrar la correlación negativa del exceso de bebida con el nivel económico y dictaminar que el alcohol impide el progreso.

El acto de beber es básico para el cuatismo, fuerza la cohesión social y resulta un nivelador de las diferencias de ingreso. El alcohol cumple una función desde el punto de vista de la maximización de la seguridad en las comunidades marginales. El problema no reside en hacer que el individuo beba menos, sino en que pueda darse el lujo de dejar de beber.

#### MIGRAN GRUPOS SOCIALES, NO INDIVIDUOS: SINGER.

Un punto de vista diferente a los establecidos hasta ahora sobre el fenómeno migratorio lo expone Paul Israel Singer, investigador muy conocido en los medios especializados de nuestro país.

Singer se pregunta: ¿En que medida los informantes que proporcionan el material de las numerosas encuestas hechas son capaces de expresar-

los verdaderos motivos que los impelen a migrar?. ¿Cuánto hay de razón o de estereotipo en las respuestas que proporcionan? La mayor parte de los datos disponibles sobre movimientos migratorios provienen de encuestas y censos en los que la unidad referida por los datos es el individuo y en el mejor de los casos, la familia. En la elaboración teórica de esa información se insinúa desde el principio que la unidad actuante es el individuo, la familia; de esa manera bajo el título de las migraciones se incluyen y discuten las verbalizaciones manifestadas por los migrantes.

Paul I. Singer ante lo incompleto de tales teorizaciones elabora entonces una hipótesis de trabajo: lo más probable es que la migración sea un proceso social cuya unidad actuante no es el individuo sino el grupo: pero al investigar procesos sociales cuando los datos se obtienen a partir de bases individuales se llega a análisis psicológicos donde las condicionantes macrosociales principales son deformadas cuando no omitidas...

El investigador distingue dos causas definidas que propician la migración: los factores de expulsión y los de atracción. Los primeros se generan, pudiéramos decir, en los lugares de partida y son a su vez de dos clases: los factores -

de cambio debidos a la introducción de modernas relaciones de producción capitalista que conducen a reajustes sociales; aunque elevan la productividad provocan un flujo completo de migrantes que ocasiona la reducción del tamaño absoluto de la población rural. Luego están los factores de estancamiento, debidos a la incapacidad de los productores, sumergidos en la economía de subsistencia, para elevar la productividad de la tierra; estos ocasionan la migración parcial de los incrementos de población.

Entre los más importantes factores de atracción o sea la segunda categoría de causas originales de la migración, está la demanda de fuerza de trabajo interpretada como "oportunidades económicas". Para que los integrantes puedan aprovechar esas oportunidades deben vencer su falta de calificación y cultura exigidas en las empresas y su carencia inicial de recursos económicos.

Si esto es cierto, el desajuste será transitorio. Si no lo es, nueva hipótesis, la marginalidad del migrante será un resultado necesario.

En buena medida la fuerza del trabajo de la migración es absorbida por el trabajo doméstico-- el que puede ser considerado como un falso empleo.

Estas ideas se mencionan en "Migraciones in-

ternas, consideraciones teóricas sobre su estudio" de Paul I. Singer, que apareció en el folleto de Migración y Desarrollo" de la Comisión Latinoamericana de Ciencias Sociales, en el que concluye: otra "hipótesis que valdría la pena verificar es que los principales factores de atracción de la ciudad están constituidos por los lazos sociales entre antiguos y nuevos migrantes. Al asegurar los primeros su sustento llamarían a otros migrantes, parientes o amigos. Si esta hipótesis se confirma el papel de las migraciones internas en países no desarrollados en lo que se refiere a redistribución espacial de la fuerza de trabajo y la formación del ejército industrial de reserva podrá ser mejor apreciado".

**ACERCA DE LA RECREACION.**

## LA RECREACION COMO NECESIDAD.

Entre las ideas más completas sobre juegos-- recreativos están las que nos llegan de Suiza. -- Me refiero al equipo de trabajo formado por Alfredo Ledermann y Alfred Trachsel, el primero un eminente educador y el segundo un planificador y -- arquitecto no menos destacado, que publicaron el libro "Creative Playgrounds and Recreation Centers" (Frederick A. Praeger Publishers, New-York, Washington, 1959).

Mano amiga me ha prestado uno de estos valiosos ejemplares sobre el que deseo hacer un comentario. Señalan los autores algo que ya hemos apuntado en anteriores colaboraciones: "La moderna ciudad asfaltada no admite espacios silvestres -- donde los niños puedan imitar a Robinson Crusoe, -- como tampoco tolera una esquina tranquila consagrada a los juegos preferidos de los más pequeños... El homo faber, el hombre que trabaja, es la persona clave de los planeadores de ciudades... las personas que juegan quedan separadas como materia para los filósofos".

Es punto de vista de los autores y muy justo que el juego desempeña un papel de decisiva importancia en el desarrollo sicológico y la madurez -- del hombre. Las consecuencias de que se disponga

de escasas posibilidades para la práctica de juegos activos y creativos aparecen a la vista claramente: pobreza de imaginación, nerviosidad e - - irritabilidad de los niños; desperdicio de los - tiempos libres, insatisfacción ante el esparcimiento, agresividad y pandillerismo entre los adolescentes. Por supuesto, tales conflictos psicológicos se deben a la acción de muchos factores, pero entre ellos habrá que contar preponderantemente los problemas que sufre la niñez en un medio ambiente en el cual no puede externar sus tristezas y alegrías.

¿Pertenece el juego - preguntan con razón -- solamente a las guarderías, a la actividad cotidiana de juventud? ¿Acaso los adultos no experimentan, a su vez, una necesidad especial de juego y recreación con el objeto de regenerar sus capacidades intelectuales? Las modernas ciudades actúan muy fuertemente sobre los nervios y la salud del hombre en comparación con tiempos anteriores. Los altos ritmos de trabajo, a menudo su monotonía, así como la diaria rutina son causas del -- empobrecimiento de nuestra vida interior y de la incapacidad de encontrar oportunidades para el - cambio y la renovación de las propias posibilidades.

"Juego y esparcimiento - claman - ocupación-

activa del tiempo libre y trabajo creador requieren espacio, espacio de juego en el verdadero sentido de la palabra. No solamente los automóviles tienen necesidad de un área para moverse y poder pasar uno tras otro, sino también los niños tienen urgencia de espacio para jugar de la misma manera que de alimentos y sueño... Ha llegado la hora de admitir los elementos humanos del organismo urbano; es decir, la recreación y los centros de juegos dentro de la realidad viviente de nuestras ciudades. Esta es una materia sobre la cual muchos planeadores y arquitectos han estado insistiendo desde hace varios años".

En efecto, la Carta de Atenas ya plantea la recreación, como un aspecto básico en la vida -- dentro de las ciudades, igual que la vivienda, el transporte o el trabajo, pero cuestiones muy ajenas al verdadero urbanismo nos han apartado de ella.

#### LA CREACION DE ESPACIOS RECREATIVOS

En la afanosa búsqueda de los espacios para la recreación, Alfred Lederman y Alfred Trachsel muestran interesantes experiencias de todas partes del mundo cómo la iniciativa e imaginación propias nos ayudan a encontrar los lugares adecuados

dos para establecer juegos de esparcimiento en las grandes ciudades; siempre, desde luego, que se parta de la base de que las actividades recreativas son una necesidad vital y no un gasto suntuario.

Se entra así en otro campo fundamental del urbanismo: la remodelación en su connotación -- más exacta. Está el ejemplo, concretamente, del aprovechamiento de los predios abandonados, baldíos. ¿Cuántos de estos existen en nuestras grandes ciudades? ~

Con frecuencia acontece que los propietarios, aprovechando las bajas tasas fiscales que generan los terrenos no edificados, los congelan, con fines especulativos.

ya se ha dicho que el negocio de terrenos es negocio seguro (de viudas).

Pues bien, en vez de que esos predios permanezcan olvidados, convertidos en focos de contaminación ambiental o social, pueden ser aprovechados por la ciudad, con una pequeña inversión, para regenerarlos y convertirlos en lugares atractivos de juego y recreación.

Luego viene la adaptación de las áreas de -- los camellones; cuando son anchos y las calles -

de poco tránsito es posible construir ahí pequeñas islas con arena o instalar, de tramo en tramo, juegos, como los tubulares que conocemos, para gozo de la infancia.

Está lo que con acierto se ha hecho en la capital: la definición de áreas en los parques para juegos específicamente infantiles, aprovechando materiales incluso de desecho como los grandes tubos de concreto, que llegan a sobrar de las líneas de conducción de aguas y que nuevamente con un poco de imaginación, permiten hacer toda clase de entretenimientos.

Y presentan los autores arriba citados una experiencia sobre la que sería conveniente reflexionar un poco más: el Vest Pocket Park, de Brooklyn. Se trata de una pequeña instalación de no más de 500 metros cuadrados enclavada en una zona de muy alta densidad de población.

El proyecto se debe a Paul Friedberg y la construcción, en madera principalmente, fue llevada a cabo por el vecindario; salvo, claro está, la intervención de algunos trabajadores especializados que proporcionaron las autoridades de la ciudad.

El hecho de que niños de todas las edades

participaran en el juego inicial de su edificación hizo despertar en ellos el cariño por la obra que, con sus propias manos, habían levantado.

Las preguntas que al respecto yo me hago son éstas: ¿En el hecho de que las instalaciones para esos juegos infantiles que se han sembrado en los diversos rumbos de la ciudad, sin buscar la participación activa de los vecinos cuyos hijos supuestamente los van a usar, y que pueden llegar a sentirlos como cosa extraña, radicaré la razón por la cual no los cuidan? Pondré un caso particular para ilustrar mi pregunta.

En el Parque de la China, en Clavería, se hicieron unos juegos muy atractivos, como los de Brooklyn, de madera, y en pocos meses quedaron inutilizados por vagos y pandilleros.

¿ No se podrían buscar mecanismos, entre nosotros, para conseguir la cooperación directa de los ciudadanos en la instalación de esos núcleos recreativos tan necesarios? Es posible que también se obtengan resultados positivos, económica y socialmente hablando.

## LOS NIÑOS Y LA METROPOLI.

Observe el lector una escena frecuente en la ciudad. La madre va con su niño de compras. De repente, en medio de la aglomeración en la cual él se encuentra en desventaja, el pequeño tropieza y cae. Después del consabido ¡te lo dije! la señora, con una lluvia de coscorriones, lo levanta... Diríase que hay un permanente ambiente represivo hacia los niños por parte de los mayores. Tal vez esas mismas ideas subyacentes en la mayoría de nosotros nos impidan apreciar un fenómeno de magnitud superior. Me refiero, en concreto, a la influencia del medio urbano sobre la niñez, pues hemos edificado la ciudad, las ciudades, de una manera hostil hacia los niños, que no encuentra en ellas el acomodo adecuado.

Por ejemplo, si se mira, es a los niños que asisten a las escuelas particulares que no son pocos a quienes más afecta la lejanía de su escuela y la complicación del transporte. Los autobuses destinados a ellos los recogen con frecuencia desde hora y media antes del comienzo, de las clases. Para llegar a la casa al medio día requieren un tiempo parecido.

No conozco pedagogo que opine favorablemente

con respecto a estas formas de transportación tan irregulares.

Tomando la infancia como objeto, se han organizado numerosas y espectaculares campañas de educación vial, se han puesto niños a dirigir el tránsito, y no lo hacen mal. Aprenden con rapidez algo en lo que, como peatones, les va a la misma vida. De todos modos, el hecho es que en las calles céntricas ningún niño puede cruzar sino es acompañado por un mayor, porque las vías públicas no están diseñadas tomando en cuenta las necesidades y la seguridad de los niños. Antes han sido adecuadas para los automóviles, que gozan de todas las facilidades.

Ya en el plan de corregir todas esas cosas, por lo mismo, es posible que fuera mejor organizar campañas de educación vial para los automovilistas, directamente causantes de los males del tránsito.

Conviene así proponer uniformarlos, darles bastón y silbato y hacerlos dirigir el tránsito para que aprendan a respetar a los peatones y a los niños. Siendo menos rígida, pero más elocuente que la detención, la medida quizás sirviera mejor para orientar a nuestros juniors y playboys que adoran los arrancones y el vértigo de la velocidad.

Miremos la ciudad desde el punto de vista de parques de recreo; prácticamente no los hay, salvo las instalaciones modernas que en el actual sexenio se han construido. Pero otra vez aparece el problema de la actitud de los mayores. ¿Qué niño va a acudir a jugar solo, si no existe suficiente vigilancia y si a muchos de estos parques recreativos, no obstante su novedad, los vecinos los han convertido en muladares?

Acostumbramos pensar, como adultos, en nosotros mismos, en las compras, en el trabajo y la oficina, pero no lo hacemos suficientemente en torno a los niños para considerarlos como una capa específica de la población. ¿Qué sociólogo ha emprendido una encuesta para determinar las necesidades de la infancia en la gran ciudad?

¿Será verdad que los niños con aficiones intelectuales, que los hay están bien sin salas de lectura, sin bibliotecas?

¿Será cierto que muchos niños como los de alguna vecina que conozco se quedan contentos, encerrados bajo siete llaves, en la recámara, mientras la madre soltera se va a trabajar?

Tengo la impresión de que éste es un problema de todos nosotros que requiere, para resolverse, poner en juego nuestra inventiva e imaginación y nuestro espíritu solidario y civilizador.

EL MARCO LEGAL.

## EFFECTOS DE LA CONGELACION DE RENTAS.

Por los años 40 las rentas que se pagaban - eran de 200 pesos por un mediano departamento. La población - ya numerosa -, ascendía a un millón - 700 mil habitantes. Esto último quiere decir que en la ciudad existían a lo sumo 340 mil viviendas. Fue cuando se estableció la congelación de rentas, como un mecanismo para proteger los intereses populares en contra de la voracidad de los casate - nientes. Si consideramos que las viviendas habita - das por sus propietarios y las de rentas altas, - que quedaron fuera de ese ordenamiento, alcanza - ban con facilidad el 50 por ciento, resulta que - 170 mil viviendas en toda la capital fueron con - geladas.

Pero el tiempo ha pasado y los estragos so - bre dichos inmuebles, cuyo mantenimiento es nulo, han aumentado; puede pensarse que en los 35 años - transcurridos la mitad de ellos hayan desapareci - do por razón natural. ¿Cuántos quedarán en pie? - Tal vez unos 85 mil; descontemos aquéllos donde, por la presión de los dueños, el régimen haya si - do cambiado; ¿cuántos? ¿10 mil? Bien, a lo sumo - existen actualmente unas 75 mil viviendas de ren - tas congeladas. Estos cálculos los hace el maes - tro Domingo García Ramos en su clase de urbanismo.

En un diario vespertino se publicó la noticia de que hay 15 mil familias bajo el régimen de rentas congeladas en consonancia a un estudio hecho para el IEPES; como la población ha crecido y en el área metropolitana tenemos algo más de 11 millones de habitantes o sea alrededor de 2 millones 200 mil viviendas, según el maestro García Ramos la proporción de las viviendas sometidas al régimen de renta congelada sería del 3.4 por ciento; de acuerdo con los especialistas del IEPES ésta subiría al 5.5 por ciento. De todos modos la relación es muy pequeña y para protegerlas se está perjudicando a toda la capital.

Dentro del marco legal de la congelación de rentas se han creado los más extraños negocios. El inquilino (que en muchas ocasiones ya no es el original) sabe que tiene asegurados sus derechos habitacionales y, mientras, paga un valor de renta constantemente menor. El propietario se calla la boca pues entiende que algún día las cosas --terminarán y entonces su predio estará bien gordo de plusvalía; en tanto recibe sus rentas que, --aunque reducidas, están gravadas por los más raquíuticos impuestos.

Cuando la casa cruje para caerse el inquilino se frota las manos. Por fin va a cobrar sus derechos, Vienen los bomberos, la Cruz Roja, los-

reporteros. El damnificado es trasladado a un conjunto habitacional de interés popular subsidiado.

El propietario está feliz. Al fin se deshizo de los inquilinos. Lo que sigue es el negocio de los bienes raíces. Pero, ¿quién ha pagado los platos rotos, el mantenimiento de los servicios municipales, los bomberos, la Cruz, el subsidio de la habitación popular, el patrocinio de la plusvalía al propietario; sólo hay un nombre: la ciudad, la gran ciudad.

#### RENTAS CONGELADAS Y RENTAS CALENTADAS.

Decíamos que un mínimo porcentaje (entre el 3.4 y el 5.5) de todas las viviendas que actualmente existen en la capital se mantienen bajo el régimen de congelación de rentas.

Pero no es correcto esquematizar. En la gigantesca magnitud metropolitana, dentro de esa pequeña relación fácilmente deben subsistir, no menos de 400 mil personas.

Por otra parte, además de las negativas consecuencias urbanísticas que ha traído aparejadas al contribuir a la creación de zonas decadentes, el citado régimen de congelación constituye una especie de pantalla que oculta la injusta situa-

ción de rentas "calentadas" en que se encuentran cientos de miles de capitalinos sin ninguna protección inquilinaria. De administrativo, el problema se ha convertido en político.

Con base en las consideraciones anteriores - podemos suponer que la solución que se busque --- para ser adecuada, necesariamente debe tomar en cuenta tres posiciones y tratar de conciliar sus intereses: los inquilinos (como grupo, muy debilitado), los propietarios (con mucha claridad de situación) y la ciudad, representada por la administración del D. F.

Lo importante es conciliar dichos intereses en pugna y no caer, por el contrario, en acciones relegadas al ámbito de las dependencias del poder público, pues se podría llegar a conflictos como los acontecidos en Francia, donde el gobierno lleva a cabo grandes proyectos de remodelación y regeneración de barriadas, en París, que han originado fuertes protestas populares.

Pero sucede que en el mismo concepto de la acción urbanística se incluyen la segregación y el traslado masivo de los actuales ocupantes, a los que no les queda más remedio que defenderse. En nuestro país el camino se presenta diferente y consiste en unir esfuerzos; quizás una forma que no riña con nuestras modalidades institucionales

les sean las empresas de participación estatal, -- organizadas con los propietarios, inquilinos y la administración de la ciudad para emprender las obras de reconstrucción.

Desde otro punto de vista, nuestra legislación es muy avanzada en lo que a cooperativismo se refiere. Pero, por lo que sé, en el campo urbano se han desplegado esfuerzos muy limitados, siendo que las cooperativas pudieran constituir una forma muy ágil para emprender acciones de regeneración.

A lo largo de la zona gris decadente es posible visualizar una concentración de inversiones, a la manera de "núcleos", que sirvan para estimular y catalizar las inversiones privadas en las áreas vecinas.

Hay también el recurso del derecho del tanto para el gobierno de la ciudad, para que se convierta en el comprador preferente al aceptarse la descongelación de <sup>rentas</sup> precios. Si éstos se han de caer en el mercado para convertirse en motivo de actividades especulativas, es muy justo que alguna vez la ciudad sea quien haga el negocio de los terrenos y los bienes raíces. De paso se ayudaría a fortalecer la economía de la administración metropolitana.

## LA CIUDAD, EL DERECHO Y EL CAOS.

Causa sorpresa conocer la existencia, de un elevadísimo número de ordenamientos jurídicos -- con relación a la problemática urbana.

Dice Antonio Azuela de la Cueva, en su tesis para obtener el título de licenciado en derecho, -- que en una investigación en la cual participó se llegaron a detectar más de 700 ordenamientos de -- ese tipo a lo largo y lo ancho del país. Leyes -- para la construcción y mantenimiento de redes de alcantarillas o agua potable para poblaciones específicas; reglamentos de pavimentación que contrastan con el mal estado actual de aquellas obras que pretendieron gobernar; leyes de planificación o de fraccionamientos que dormían olvidados en -- los escritorios administrativos. Unas disposiciones son estatales, otras municipales, pero en su conjunto formaban un tejido enmarañado e inasible que ha aspirado a regir al confuso y caótico desarrollo urbano del país.

La verdad es que entre nosotros en esa disciplina que se llama derecho urbano, o mejor, derecho urbanístico apenas la División de Estudios -- Superiores de la Escuela Nacional de Arquitectura es pionera en la enseñanza de esa materia, en la maestría de urbanismo, lo cual es una situación --

muy diferente, por ejemplo de países como Italia o Francia que sobre el asunto han desarrollado amplísimas teorías, contenidas en sus leyes y en señadas en sus universidades.

Tal vez se debe a que cuando en 1917 se sentaron las bases de las grandes reformas estructurales todavía el fenómeno de la creciente urbanización no presentaba las virulentas características de estos últimos años. Como quiera que sea hay que abonar a los legisladores revolucionarios el hecho de que el artículo 27 constitucional -- contiene en su espíritu y redacción elementos de gran valor para apoyar y desarrollar la teoría -- del derecho urbanístico como gran rama del derecho público y del administrativo.

Pero, señala Azuela de la Cueva, el derecho urbanístico no se forma sólo con modalidades -- aplicables a la propiedad privada. La nación tiene también, planteado en el artículo 27 constitucional, la facultad de regular el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación para hacer una distribución más equitativa de la riqueza pública.

Interpretando el precepto anterior es evidente que el suelo y el espacio urbanos son elementos naturales cuyo aprovechamiento puede ser regu

lado; de acuerdo con lo planteado anteriormente, forman parte de la materia del derecho urbanístico.

Por estos motivos, las nuevas leyes de Asentamientos Humanos y de Desarrollo Urbano del D. F. y las correspondientes reformas constitucionales son pasos, aunque limitados, que marcan un cauce positivo para la racionalización de nuestros ordenamientos legales.

#### .EL REGLAMENTO DE LAS CONSTRUCCIONES.

El Reglamento de Construcciones nunca ha sido de observancia general. Esta situación la aceptan sus mismos legisladores cuando establecen el trámite de regularización de aquellas obras que fueron construídas sin licencia.

Pero además por su propia naturaleza, por su propia estructura el Reglamento y demás legislación urbanística define conjuntos de áreas, con los que acepta operar. Así permite otorgar alineamientos a aquellos predios cuyo propietario puede exhibir escrituras y que además se ajustan a la planificación oficial o satisfacen las condiciones reglamentarias. Esta es ya una primera limitante en la que, por ejemplo, no pueden caber las zonas ejidales que se urbanizan.

Lo curioso es que la Secretaría de la Reforma Agraria, por su parte, exige para aceptar la tramitación del cambio de régimen de tenencia de la tierra que previamente exista una construcción en el predio. Si se hace cualquier edificación esta será sin licencia del D.D.F., ya que como se ha dicho los ocupantes del predio, en rigor, no pueden exhibir ningún documento de propiedad. -- Otras veces la necesidad de proyecto es limitante para los pobladores de escasos recursos. Ellos no pueden contar con la dirección o por lo menos la asesoría de un profesional. Queda por ver si las recientes modificaciones introducidas en este aspecto al reglamento y que plantean que el D. D. F., ha de otorgar ayuda técnica a los pobladores pobres, son efectivas.

El Reglamento de Construcciones y demás legislación urbana afín sin duda define un universo de pobladores que pueden aplicar cuando quieren esta legislación; éstos son aquellos propietarios de terrenos regulares desde el punto de vista legal, donde se han dictado normas de planificación y que están dispuestos a cumplir con las especificaciones reglamentarias, se trata de los habitantes legales. Operan en un mercado de la tierra donde las leyes de la oferta y la demanda ejercen su influencia bajo un marco jurídico que-

las sanciona.

Pero el intenso proceso de urbanización también ha generado zonas de asentamientos no controlados, vecindades, barriadas pobres, ciudades perdidas, colonias populares, fraccionamientos clandestinos, donde lo primero que está en cuestión es la tenencia de la tierra.

Para ellos no opera el Reglamento de Construcciones ni las leyes urbanísticas. Al orden legal, ellos oponen su caos habitacional. A la estética de la ciudad moderna ellos enfrentan sus barracas y sus miseria; son un universo ilegal y distinto de pobladores. Se trata de los marginados que también requieren acciones de planificación para mejorar su vida.

A pesar de todo las perspectivas no son negativas. Se ha emprendido una gran reforma legal que como anteriormente se menciona comprende la aportación de la Ley de Asentamientos Humanos y la Ley de Desarrollo Urbano del D. F., así la legislación urbanística metropolitana será encuadrada en el campo jurídico de estas dos grandes leyes.

**A MANERA DE CONCLUSION.**

Yo quisiera haber mostrado que la problemática que plantea el desarrollo, crecimiento del área urbana de la ciudad de México, sin caer en posiciones apocalípticas, rebasa en mucho nuestras previsiones y hasta las posibilidades de nuestros actuales recursos para su cabal resolución.

Las ciudades no son un producto en sí, para sí, no nacen por la simple voluntad de un hombre; son estructuras artificiales donde se escenifica la vida social, política, económica, institucional del hombre, de los hombres.

Como formaciones artificiales son antinaturales por excelencia, de ahí que uno de sus primeros efectos sea chocar con la ecología.

Las calles pavimentadas, las casas con azoteas impermeabilizadas, los drenes, la extracción de agua de los mantos subterráneos, la emisión de humos producto de la combustión interna de los motores y de las instalaciones fabriles, la roturación de campos para la agricultura complementaria de la vida urbana, la transformación de estos suelos en espacio construido y el nacimiento de miles de pobladores plantea y efectúa cambios en el estado natural de los sitios donde surgen las ciudades.

Los biólogos, los ecólogos, denuncian esta situación; pero también está claro que el hombre requiere un lugar para vivir. La solución no es otra sino la coexistencia con la naturaleza, para lo cual el hombre debe procurar ahora que los efectos se hacen palpables herir en la menor medida posible el equilibrio natural, cuando no propiciarlo.

En el caso de la ciudad de México, el deterioro del equilibrio del medio ambiente llega a proporciones alarmantes. No hay río cuyas aguas no estén contaminadas con los detritus humanos, con desperdicios de fábricas, con detergentes. La vida animal ha desaparecido de las aguas,

En el aspecto propiamente urbano los cambios que en el curso del tiempo han debido ocurrir -- en las relaciones sociales y económicas han tenido consecuencias notables.

Las ciudades a diferencia de las prendas -- de vestir una vez fuera de moda o gastada no se pueden reemplazar con facilidad. Los bienes inmuebles tienen un elevado valor, no es posible -- tirarlos, deshacerse de ellos fácilmente. Su -- existencia inclusive constituye la clave de una -- de las instituciones pilar de nuestro marco jurídico: la propiedad en general y la propiedad --

privada en particular.

Así, en el curso de los años la estructura urbana, la traza, ha debido ir adaptándose a las nuevas funciones que el desarrollo histórico - plantea. Ha habido transformación de usos y funciones mientras que básicamente la misma estructura ha permanecido ( lo cual conduce a problemas de rehabilitación).

Además, después del movimiento armado de la Revolución Mexicana nuestra sociedad ha experimentado cambios en su composición; entre otros hay - que mencionar el de la aparición de los sectores - llamados clases medias y recientemente los "marginales" cuya presencia urbana por excelencia ha modificado los patrones de crecimiento de la ciudad de México.

El área urbana se extiende. La población aumenta en razón de los elevados ritmos que tiene - el crecimiento natural reforzado poderosamente - por los saldos migratorios.

De otra parte nuestro sistema, nuestra sociedad, vive y crece merced a sus características - fuertemente centralizadoras. Todas las rutas viales tienen su centro de liga en la ciudad de México desde los tiempos más remotos. Las actividades políticas básicas y las decisiones fundamen

tales se desarrollan aquí; la ciudad es sede de los poderes; los principales bancos, las industrias más grandes, los medios de comunicación más efectivos, las mejores instalaciones deportivas, hospitalarias, educacionales, ¿dónde están?: en la capital.

Concentrar ha sido una estrategia para progresar por las economías de escala que representa Concentrar es una ley del sistema capitalista que se acentúa más en un país de economía en desarrollo. La concentración tiene además una razón física: el clima templado de la Mesa Central en contraste a los climas extremos, desérticos o tropicales que predominan en el vasto territorio nacional.

Pero la concentración parece rebasar los -- límites permisibles. Se dice que la macrocefalia que padecemos ha tenido el efecto de succionar -- recursos y no permitir el desarrollo de otras regiones del país, prácticamente el hinterland de -- la capital es todo el territorio nacional: consumimos naranjas de Nuevo León; mangos y legumbres de Sonora; de Aguascalientes, Tlaxcala, Guerrero y Oaxaca llegan torrentes migratorios. Las en -- sambladoras de autos desparraman sus unidades -- en toda la superficie nacional. A nuestras uni -- versidades y centros de enseñanza superior, acuden

estudiantes de todo el territorio. En los hospitales metropolitanos se curan enfermos de males tropicales para contradicción de los amantes de las estadísticas. Ese pulular capitalino, está inmensa concentración y hacinamiento como crea ventajas, plantea graves problemas. Por ejemplo, el transporte, el caos vial derivado de la creciente solicitud de nuestras calles (sistema especialmente rígido y finito). La ingeniería de tránsito aparece como una disciplina optimizadora, que preconiza medidas técnicas, pero que no cuenta con las herramientas capaces de cambiar las estructuras sociales para poner una solución a fondo, la cual no radica en el propio transporte, sino en la modificación de las causas últimas que deben localizarse en las condiciones concretas de nuestro desarrollo. Es decir la solución del problema del transporte no es su optimización como funcionamiento de sistema, sino que se encuentra en los niveles de una adecuada planeación nacional.

De la misma manera el universo concentracional que dinamiza a los marginados no puede cesar su acción; todo lo contrario, la aumenta en la medida que la gran ciudad es una alternativa válida legal y económicamente, frente a las condiciones de vida deplorables en el campo.

El problema sigue siéndolo el acelerado crecimiento de la ciudad de México. ¿Cómo contener - el vertiginoso aumento de masa de una bola de nieve?

Si aceptamos que la ciudad es reflejo de las relaciones económicas, políticas y sociales, es - decir que corresponde en su estructura a las ca - racterísticas de la sociedad, una respuesta sim - ple sería ésta:

Sólo como un cambio de las relaciones socia - les puede contenerse el crecimiento de la ciudad.

Esto es, habría que transformar las relacio - nes de producción, cambiar el sistema, hacer una - revolución social progresista, para que sus efec - tos puedan permitir que la ciudad no siga crecien - do. Aplicar un tipo de planeación central, com - pulsiva donde se aminoren los efectos de las le - yes del mercado de la tierra, de la oferta y la - demanda y la llamada "competencia".

En el esquema teórico es una solución e in - cluso en otros países ha sido implantada. En el - aspecto práctico y dada la correlación de fuerzas existentes en nuestro país, la ubicación geográfi - ca y el grado de dependencia, unido todo ello a - la situación internacional prevaeciente parece - estar muy lejano de poder aplicarse y tomar las -

características de constituir una solución viable-- además ciudades no capitalistas como Moscú y la - Habana también crecen.

El asunto de los polos de desarrollo es una- idea sugerente.

Como modelo que de alguna manera corresponde a la física y a la interpretación gravitacional - del desarrollo, habría que hacerle la siguiente-- consideración. La acción absorbente de las gran- des ciudades sólo se puede equilibrar con el sur- gimiento de otros núcleos que opongan una fuerza- atrayente similar. La ciudad de México para ser-- contrarrestada en su acción centralizadora necesi- ta la presencia de otro polo igual a ella o por - lo menos parecido; pero la segunda ciudad más pró- xima en tamaño Guadalajara, además de estar ubica- da a una gran distancia es casi 8 veces menor...

Lo grave por otra parte es que carecemos de- recursos financieros para implantar un vasto pro- grama de polarización urbana. El Fideicomiso de- Ciudades Industriales ha planeado la programa -- ción de más de 20 centros, pero por su tamaño y - características más bien funcionan como fraccio - namientos industriales. Pocos cumplen su misión- de canalizar energías hacia ellos y cuando lo ha- cen es para resolver el crecimiento local.

Los polos de desarrollo como se ha señalado no son una solución completa para la problemática de la ciudad de México; propiamente constituyen una solución a medias. Lo grave es que desde el punto de vista político toman la forma de una iniciativa que luce y viste mucho; pero aún orientando todo el esfuerzo nacional para la creación de ellos, la ciudad de México va a seguir creciendo porque la razón de este fenómeno se encuentra -- dentro de si misma, en la tasa de crecimiento natural altamente dinamizada.

Así, queramos o no, la capital no puede dejar de crecer por lo menos hasta el umbral del año - 2000 cuando las políticas demográficas si se llegan a aplicar de reducción de la natalidad puedan dar resultados. No, no es posible poner diques-- al crecimiento de la ciudad de México que produzcan resultados inmediatos ni siquiera la proposición espectacular de cambiar los poderes.

Una de dos: nos mudamos todos y a dondequiera que vayamos nos llevamos nuestros conflictos - y nuestras angustias, lo cual de ninguna manera - es solución. La otra posibilidad es que lo haga solamente el sector de servicios públicos, la administración federal, las cámaras y el poder judicial. El monto requerido de la inversión finanan

cieramente no recuperable, conduciría al país a un tremendo desequilibrio económico, como si no tuviéramos ya problemas de que preocuparnos. Además, si no nos mudamos todos, la mayoría va a quedar anclada aquí, en el supuesto y nuevo Estado del Valle de México padeciendo la macrocefalia que se ha querido denunciar.

Si el crecimiento no se puede detener por medio de controles humanos y digo humanos porque a veces otra cosa es lo que la naturaleza decide sin consultarnos, al planificador se le presenta la única y última opción: aceptar el crecimiento e intentar canalizarlo, dirigirlo. Esta me parece la única posición realista y además urgente. Menos cara, menos espectacular y que puede rendir frutos a condición de que no sólo a nivel institucional, sino en el ámbito de todos los que habitamos el área metropolitana e incluso nacionalmente, tomemos conciencia del problema que manejamos.

Los estudios del Plan Director para el Desarrollo Urbano de la ciudad de México señalarán un objetivo prioritario: impedir el crecimiento dentro del Distrito Federal.

En lo que concierne al Estado de México debe tomarse en cuenta que éste y las demás entidades-

vecinas serán el lugar del crecimiento físico de la ciudad de México, por lo cual se requiere trazar ahí acciones más decididas de control para organizar el espacio, previamente al fenómeno de la urbanización, de la megalópolis. Preservar las áreas verdes de recarga de acuíferos y las tierras agrícolas, diseñar los futuros corredores industriales, la red vial y los transportes suburbanos, ubicar los núcleos habitacionales y comerciales, etcétera.

Es posible que se necesite definir reservas de terrenos para el desarrollo urbano. Para esto puede ser útil explorar las posibilidades jurídicas de las "concesiones" de manera que los ejidos, donde esto se convierta en indispensable, sin perder su carácter de propiedad de la nación estén en condiciones de admitir un uso urbano. La transformación del ejido en propiedad particular en forma de lotes, además de que ha sido un retroceso en las modalidades de la tenencia, fragmenta el espacio, dificulta la futura planeación y arroja esos terrenos al seno de la especulación.

Por esto mismo se hace indispensable estudiar lo que en forma provisional se ha llamado "ejido urbano". Con ello daríamos pasos de gigante para resolver ese angustioso problema de la tenencia de la tierra, cuya irregularidad es --

causa de tantos males que en especial se ocasionan a las personas de más bajos recursos.

En el aspecto legal es posible que sea necesario profundizar en conceptos como los de pro -- visiones, usos, reservas y destinos del suelo. Al concretarse físicamente la acción legal, se es -- tán definiendo los espacios para los nuevos desarrollos. ¿Pero cómo ha de preservarse una reser -- va? ¿Tenemos los elementos suficientes para lo -- garlo ?

Creo que es necesario diseñar con las características que adelante se indican en cuanto a -- transporte una red de núcleos urbanos periféricos, inmediatos a los ejes viales, inclusive altamente especializados, que reciban el equipamiento (como escuelas superiores, hospitales, oficinas de em -- presas descentralizadas, ampliaciones de las de -- pendencias federales ) y que siendo producto del crecimiento no se ubiquen más en las áreas centra -- les, y funcionen como núcleos de atracción para go -- bernar el desarrollo. Pero esto sólo es posible -- si se cuenta con un plan director regional que -- abarque más allá de la zona de conurbación. Un -- plan elevado no solamente a la calidad de ordena -- miento jurídico sino de conciencia social rectora

última de la actividad urbana. Una política urbanística y una urbanística política. Un plan que tenga intenciones concretas, objetivos bien localizados y que sea además de representar un compromiso de todos democrático producto de la discusión colectiva de todos los habitantes. Por eso sólo puede ser político.

Hay que reconocer que desde el punto de vista del derecho se cuenta con los inicios para emprender esas acciones.

En el marco de la gran reforma legal que vivimos existe ya la Ley General de Asentamientos Humanos y la Ley para el Desarrollo Urbano del D. F., Pero esto es el principio...

La canalización del crecimiento de la ciudad de México requiere un abandono de la política -- del "laissez faire, laissez passer" y puede lograrse a través de la instrumentación de una serie enérgica e inteligente de acciones de descentralización y desconcentración hacia la periferia del área metropolitana y núcleos urbanos más alejados.

Dichas acciones comprenderían la prohibición de la instalación o ampliación de áreas de servicios públicos federales en el D. F., esto se re -

fiere a escuelas, hospitales, dependencias gubernamentales, empresas para-estatales, etcétera.

La ubicación de aquéllas que el crecimiento induzca se hará invariablemente fuera de la --- ciudad de México. Lo mismo dependencias ya establecidas, pero cuyas funciones se pueden realizar mejor en otras partes serán gradualmente removidas de la ciudad, como ya lo ha hecho el Instituto Mexicano del Café; entre éstas hay que señalar además de la Secretaría de Marina a innumerables comisiones y fideicomisos.

Los centros de educación superior rigurosamente no admitirán alumnos que provengan de entidades donde existan escuelas equivalentes; la -- Universidad Nacional de México, el Instituto Politécnico Nacional y demás núcleos universitarios iniciarán el traslado gradual de sus instalaciones a la periferia del área metropolitana o a poblaciones del interior. El ISSSTE y el IMSS se abstendrán de construir macrounidades como el Hospital de la Raza, o el Centro Médico en el D. F.; en - caso de requerirse, éstas se llevarán a poblaciones de la periferia del área metropolitana.

Se suspenderá la construcción de viviendas - de interés social y subvencionadas por parte de - organismos oficiales en el D.F., Sólo se permitirá el mantenimiento y la reposición numérica de -

ellas. Todas las inversiones en vivienda para los sectores populares se harán fuera del D. F.

Se establecerá un programa de rescate de áreas verdes y recreativas en la capital. Además en el primer cuadro se patrocinará una campaña intensiva de reforestación de calles; ésta además comprenderá la creación de zonas jardinadas en las construcciones. Para efectos de riego y usos no potables se instalarán plantas de tratamiento de aguas que distribuirán este líquido por medio de una red secundaria.

El primer cuadro tenderá a ser transformado en centro monumental e histórico, con funciones culturales, administrativas y comerciales solamente.

No se establecerá ninguna industria, empresa comercio u oficina nueva en el D. F., se suspenderán los subsidios a los servicios municipales que tradicionalmente se otorgan; en cambio se dará todo tipo de facilidades, incluso fiscales, a las negociaciones que acepten establecerse fuera del D. F.

La construcción de fraccionamientos y conjuntos habitacionales será actividad exclusiva del gobierno de la ciudad de México y de los estados, en coordinación con los organismos oficiales avo-

cados a fin de suspender la especulación con el espacio de la vivienda y controlar con mayor efectividad el crecimiento urbano. Los recursos que estas actividades generen se utilizarán para el financiamiento de las obras de infraestructura y servicios.

En cuestiones de transporte, en el primer cuadro se darán las máximas facilidades y seguridades al peatón (calles por ejemplo de circulación especializada o de plano cerradas al tránsito de vehículos, bandas transportadoras,) se limitará la circulación de automóviles particulares y se estimulará el uso de los transportes colectivos y las bicicletas. Se construirán aeropuertos secundarios que alimenten por medio de avionetas y helicópteros al aeropuerto central.

Para la transportación de masas suburbana se dará apoyo a la construcción de líneas de trenes eléctricos de superficie. La moderna tecnología permite entreverlos moviéndose a 250 kilómetros por hora o más. Tomemos el mapa, tracemos una circunferencia de 125 kilómetros de radio; con el Zócalo como centro: Tenemos el lugar en el cual planear el desarrollo de la futura megalópolis. En la periferia se encuentran: Zitácuaro, San Juan del Río, Pachuca, Huauchinango, Puebla,

Izúcar de Matamoros, Cuernavaca, Iguala, centros-urbanos que podemos estudiar para recibir el aporte del crecimiento metropolitano; comunicados por trenes rápidos ofrecerían a sus habitantes dos opciones: vivir y trabajar en ellas mismas en las dependencias ahí descentralizadas o vivir en ellas y trabajar en la capital por medio de un viaje con duración de casi media hora.

El crecimiento se lleva hacia regiones distintas del Valle de México, a donde el proporcionar servicios y bienes alimenticios siempre será más cómodo. Entonces esos centros funcionarán como verdaderas ciudades satélites del área metropolitana de la ciudad de México, (24).

Los servicios de transporte de autobuses urbanos y suburbanos se organizarán en una única empresa de participación estatal.

Se promoverá la vida comunitaria de los habitantes y se propiciará la organización democrática de las juntas de vecinos a niveles de colonias, sectores, distritos y delegaciones, estimulando una verdadera participación de los habitantes. Las delegaciones serán reforzadas en sus facultades y funciones autónomas. Sin embargo desde el punto de vista de costos y ventajas hay que tomar en cuenta que a la administración urbana -

del D.F., no le conviene descentralizar o desconcentrar todo. Hay en especial servicios que por las economías de escala que ello representa deben mantenerse bajo un control unificado. Estos son por ejemplo: los relativos a aguas y drenajes, energía eléctrica, policía y vigilancia, mantenimiento vial y recolección de basura y servicios médicos entre otros.

Mas si nos ponemos de acuerdo con este plan general tendremos tiempo y oportunidad también para discutir otro problema de fondo: los aspectos que cubre nuestro especial crecimiento demográfico. ¿Debemos estimular una tendencia decreciente de las tasas de natalidad? Si ello es correcto, ¿hacia qué umbrales debemos dirigirnos? Algunos proponen los límites de las tasas actuales de los países desarrollados. Ello significa una planeación demográfica que puede abarcar hasta el año 2000 para lograr resultados visibles. Mientras, por su propia aceleración se mantendrán significativamente las actuales tendencias por lo que hay que tomar en cuenta la existencia y la presencia de los millones de nuevos habitantes que representan un gran desafío en cualquier obra de planeación como esta de que se está hablando.

Finalmente cabe hacer una advertencia, no

caigamos en el canto de las sirenas maltusianas.-- Los hombres en definitiva son los recursos últimos y superiores de cualquier nación, consumidores y productores, creadores de riqueza, de cultura y de ciudades. Si en México los tenemos en abundancia, su desperdicio, desempleo y ocio negativo no constituyen un reproche que debemos hacerles a ellos, sino a la organización social preva-  
leciente que no ha sabido encontrar las rutas -- adecuadas para incorporarlos al gran movimiento -- de la construcción de un México mejor.

Ahora bien, toda la discusión anterior pretende destacar un orden de ideas: salir conscientemente de los estrechos cauces de la planeación física y de la planeación económica, a veces consideradas como absolutas y adquirir claridad de -- que la magnitud del macro -- asentamiento que será la futura megalópolis mexicana contiene un -- llamado urgente a instrumentar una planeación -- integral dinámica y flexible no solamente del espacio físico, del espacio económico, sino también comprendiendo en forma prioritaria los agudos -- problemas políticos y sociales que padecemos.

La cultura, la recreación, el deporte por -- una parte y de la otra la solidaridad, el apoyo -- mutuo y un mayor espíritu de convivencia son y --

deben ser aspectos de nuestra vida. Esta vida que llevamos y vamos a continuar llevando en el área, metropolitana y que requiere ser mejorada. Alguien dijo "humanizada", quizás sin darse cuenta de la profundidad de su compromiso. Por todo ello, es obvio que la solución no puede ser abandonada -- al universo de las casualidades.

Si en el origen de Tenochtitlan está la migración azteca que venía buscando un punto geográfico donde la lucha del águila y la serpiente representaba la acción de fuerzas cósmicas favorables a su asentamiento, hoy a finales del siglo XX, otra gran migración se plantea para los descendientes de aquel valeroso pueblo con el objeto de hallar amplios lugares donde la vieja capital pueda desparramarse y crecer con renovadas energías. Tal parece que el mito cobra vigencia.

B I B L I O G R A F I A .

1. Mircea Eliade, El Mito del Eterno Retorno. - Alianza Editorial, Madrid, 1972.
2. Biblia, Reyes. Editorial Biblioteca de Autores Cristianos, Madrid, 1965.
3. Gutierre Tibón, Historia del nombre y de la - Fundación de México, Fondo de Cultura Económica, México, 1976-
4. Luis Unikel, Dinámica del Crecimiento de la - ciudad de México, Sep. Setentas # 143, México 1974.
5. Idem.
6. Henri Lefebvre, Conferencia en la División - de Estudios Superiores, 1976.
7. Luis Unikel, Apuntes de su clase, 1974.
8. Miguel S. Wioncsek, El Primer y Tercer Mundos: Confrontaciones, Sep, Setentas # 140, México- 1974.
9. Domingo García Ramos, Apuntes de su clase, - 1974.

10. Francisco Covarrubias, Apuntes de su clase, - 1976.
11. Domingo García Ramos, Apuntes de su clase, - 1974.
12. Miguel Ragon, Univers Concentrationnaire ou-Urbanisme Socialiste, debat public, Les Cahiers Du Centre de Etudes Socialistes, Paris, 1968.
13. Louis Armand, idem.
14. Herbert J. Gans, Peoples and Plans, Pelikan - Book, Londres, 1972.
15. Harry W. Richardson, El Mito de la Ciudad Grande y Mala, Primer Coloquio Internacional Sobre Economía y Desarrollo Urbanos, Guanajuato 1974.
16. Clairbone Pell, Megalópolis Desatada, Editorial Pax-México, 1968,
17. Idem.
- 19, John W. Dickman, El transporte en las ciudades, La Ciudad, Scientific American, Alianza-Editorial, Madrid, 1967.
20. Idem.

21. Robert Auzelle, Plaidoyere pour une Organisation Consciente de " Espace. Vincent, Freal - Et Cie, Editeurs, Paris, 1962.
23. Larissa Lomnitz, Cómo sobreviven los marginados, Siglo XXI. México, 1975.
24. Domingo García Ramos, Iniciación al Urbanismo, UNAM, 1974.