

En mayor o menor grado, según las autoridades de turno, el Plan Director de los 60 fue reducido a un documento de negociación entre Autoridad y Promotor. Además de figurar de “buena imagen técnica” y decorativa en las oficinas correspondientes, el Plan Director sirvió también para otorgar una flexible justificación, congruencia y seguimiento —algunas veces a posteriori— a numerosas obras públicas y privadas de urbanizaciones, servicios, equipamientos, infraestructuras, y sobre todo, de vialidad maestra, realizadas en cada sexenio.

De “Plan Director” fue transformado en “Plan Dirigido”. Una simple bitácora donde se registró la expansión de las grandes obras viales, el desarrollo urbano de ciertas áreas favorecidas y el crecimiento amorfo, la degradación central y el precarismo periférico del resto del Area Metropolitana de Monterrey.

Finalmente, durante la década 1970-80 se consolidó esta segunda fase del proceso de metropolización de Monterrey antes descrito, cuyo producto sería la híbrida y caleidoscópica ciudad de estilo texano-mexicano, mosaico de contrastes sociales y urbanos en que vivimos actualmente.

II. BREVE ANALISIS DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DEL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY, 1980-1984

A fin de complementar lo expuesto en el capítulo anterior, estimamos conveniente profundizar un poco más en la situación que guardaban en 1980 los aspectos más relevantes de la problemática urbana del Area Metropolitana de Monterrey. Así, basándonos, entre otros documentos, en las cifras del *X Censo General de Población y Vivienda 1980* y en los datos

contenidos en el apartado “Panorámica Urbanística en 1980” del Plan Director para el Desarrollo Urbano del Area Metropolitana de Monterrey, versión 1983,¹⁰ continuaremos nuestro análisis y diagnóstico de los asentamientos humanos de esta ciudad.

II.1- Volumen, distribución, aspectos socio-económicos y características de la vivienda de la población: contraste y marginalidad urbana

Según las cifras obtenidas, el Area Metropolitana de Monterrey contaba en 1980 con 1.988,012 habitantes, ocupando 360,277 viviendas de diversos tipos y calidades, las cuales, junto con el resto de las funciones urbanas, cubrían poco más de 27,500 hectáreas. Esta población y superficie urbanas estaban distribuidas en los siete municipios conurbados que integraban el Area Metropolitana. Dicha distribución era bastante desequilibrada: mientras existía una alta concentración de población en ciertas áreas del sector centro, la densidad disminuía paulatinamente hacia los sectores periféricos. Esto era patente sobre todo en las áreas de altos ingresos y en aquellas en donde abundan los grandes baldíos especulativos dejados entre los nuevos desarrollos.

El injusto desequilibrio en la distribución del ingreso entre la población es, indudablemente, el problema que más impacta en nuestra sociedad mexicana. Monterrey no es la excepción. Los agudos contrastes socioeconómicos entre la población tienen su traducción urbana en los contrastes, entre otros aspectos, del tipo y calidad de vivienda, de servicios y de equipamientos entre los distintos sectores y barrios de la ciudad.

El producto de esta situación es la segregación social y geográfica de la población según su nivel de ingreso (ingreso que implica un correspondiente nivel educativo y cultural), en relación directa con una "distribución metropolitana de funciones y trabajo". Parafraseando el dicho popular podríamos apuntar: "Dime cuánto ganas y te diré dónde y cómo vives".

A pesar del alto porcentaje de población económicamente activa (P.E.A.) que aparece en la columna de "ingreso no especificados" del cuadro 2, éste es bastante revelador de la precaria y desequilibrada situación económica que sufre la mayoría de la población metropolitana. Mientras que un 38% de la P.E.A. percibe ingresos de subsistencia por debajo del salario mínimo, sólo un 5.2% de la P.E.A. recibe ingresos superiores a cuatro veces el mínimo.

Entre lo más relevante del cuadro podemos inferir la preponderancia absoluta de la población subproletaria y proletaria con ingresos máximos de dos veces el salario mínimo en el Area Metropolitana de Monterrey, obviamente concentrada a las áreas más pobladas de los municipios de Monterrey, Guadalupe y San Nicolás, aunque en términos relativos es mayoritaria en Santa Catarina, Apodaca y Escobedo. El municipio menos proletarizado es Garza García.

Resulta sorprendente la debilidad de los grupos de ingresos medios, pues a nivel metropolitano el grupo medio-bajo y medio suman apenas 9.3% de la P.E.A. En cuanto al grupo de ingreso medio-alto y alto es, en términos relativos, raquíptico en los municipios de Escobedo, Apodaca y Santa Catarina, es apenas notable en Guadalupe, San Nicolás y Monterrey, y es considerablemente alto en Garza García.¹¹

CUADRO 2
DISTRIBUCION DE LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA POR MUNICIPIO,
GRUPO DE ACTIVIDAD Y NIVEL DE INGRESO EN 1980

Municipio	P.E.A.	Porcentaje de P.E.A. Según Nivel de Ingreso					
		Muy Bajo	Bajo	Medio Bajo	Medio	Medio Alto	No Especifico
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Total Metropolitano	637,501	35.8	5.8	3.5	5.2	11.5	
Apodaca	11,025	46.6	34.2	2.9	1.1	0.9	14.2
Garza García	29,397	43.9	19.6	3.9	3.6	20.1	8.6
General Escobedo	11,222	48.3	31.8	2.2	0.7	0.6	16.2
Guadalupe	113,924	41.4	35.8	4.8	2.4	2.6	12.6
Monterrey	360,114	36.7	36.1	6.3	3.9	5.4	11.4
San Nicolás	85,658	32.3	40.4	7.2	4.2	4.7	10.9
Santa Catarina	26,161	44.3	37.5	4.1	1.6	1.3	11.1

1) Perciben menos del salario mínimo

2) Perciben de 1 a 2 veces el salario mínimo

3) Perciben de 2 a 3 veces el salario mínimo

4) Perciben de 3 a 4 veces el salario mínimo

5) Perciben más de 4 veces el salario mínimo

6) No especificó ingreso

FUENTE: X Censo General de Población y Vivienda, 1980 (estado de Nuevo León). Secretaría de Programación y Presupuestos. México 1983, tomo 19, cuadro 13.

Esta situación en cuanto al desequilibrio en la distribución del ingreso entre la P.E.A. del Area Metropolitana de Monterrey guarda una estrecha relación con las características, tenencia y disponibilidad de servicios de las viviendas en los mismos municipios. Según se aprecia en el cuadro 3, a nivel metropolitano un 38.4% de las viviendas carecían de un techo adecuado, de concreto ó similar, un 32% eran rentadas, un 36% contaban con un solo dormitorio y un 28% carecían de agua potable y drenaje en el interior.

Todo parece indicar que las condiciones generales más precarias de vivienda y de sus servicios básicos se presentan con mayor agudeza en los municipios y sectores más alejados del centro y de mayor población subproletaria y proletaria: Apodaca, General Escobedo, Santa Catarina y Guadalupe, además de los sectores Monterrey Norte y Monterrey Sur.¹² Los municipios y sectores más favorecidos son Garza García,¹³ Monterrey (sector centro) y San Nicolás. Los desequilibrios intermunicipales se aprecian claramente en el cuadro 3.

II.2- Usos del suelo urbano: desorden y desequilibrio centro-periferia

Con excepción de algunos ordenamientos generales estatales y de obsoletos reglamentos municipales de construcción, hasta 1975 la carencia de legislación en materia de desarrollo urbano en Nuevo León era casi total. En virtud de lo anterior, hasta fines de la década de 1970 el acelerado crecimiento urbano del Area Metropolitana de Monterrey había sido preponderantemente el producto "espontáneo"¹⁴ de un liberalismo en el mercado de bienes raíces, subvencionado por un Estado constructor de vialidad, infraestructura y equipamientos cuyas acciones de control urbano hasta entonces habían sido limitadas y poco efectivas.

Esta situación dió como resultado, entre otros problemas, una mezcla indiscriminada y desordenada de usos del suelo, frecuentemente incompatibles, particularmente en las áreas más antiguas de la ciudad. Lo anterior indujo una excesiva concentración de actividades económicas y de equipamientos (comercio y servicios terciarios) en el sector central de Monterrey, como más recientemente se ha venido dando en la zona Valle, sur y norte, en fuerte contraste en cantidad y calidad con las carencias que en estos rubros sufren las periferias más populares.

Estos problemas se han traducido en altos costos sociales y públicos: disfuncionalidad, contaminación de todo tipo, excesivos y prolongados desplazamientos centro-periferia, sobre-uso de infraestructura, vialidad y transporte en las zonas centrales. En tanto que las zonas periféricas populares, además de permanecer subequipadas y sus escasas infraestructuras y servicios públicos subempleados y encarecidos en razón de la existencia de grandes baldíos especulativos,¹⁵ su función se limita a ser el "dormitorio" de una población que para satisfacer casi todas sus necesidades urbanas requieren acudir al "centro". En efecto, según el Plan Director citado, en 1980 un 70% de la superficie de equipamientos comerciales y administrativos secundarios y terciarios y un 48% del área industrial se ubicaba en las zonas centrales limitadas por el anillo vial intermedio (avenidas Constitución, Gonzalitos, Fidel Velázquez, Nogalar y Churubusco).

Si consideramos que los centros de atracción de más fuerte polarización de población son los comerciales y los de servicios¹⁶ podemos fácilmente inferir, en razón de su localización mayoritariamente central, el fuerte fenómeno de concentración y de desequilibrio de los desplazamientos cotidianos de personas de la periferia hacia el centro. Inde-

CUADRO 3

CARACTERÍSTICAS, TENENCIA Y SERVICIOS BÁSICOS DE LA VIVIENDA
POR MUNICIPIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY, 1980

Municipio	Total de viv. part.	Viv. con muro block	Viv. techo concreto	Viv. con 1 dorm.	Viv. propia	Viv. con agua	Viv. con drenaje	Viv. con electric.
Total Metrópoli	359,475 (100%)	303,997 (84.5%)	221,662 (61.6%)	129,389 (36%)	244,975 (68.1%)	260,235 (70.4%)	258,978 (72%)	338,689 (94%)
Apodaca	6,582 (100%)	5,556 (84.4%)	3,088 (46.9%)	3,570 (54.2%)	4,228 (64.2%)	3,521 (53.5%)	2,771 (42%)	6,094 (92.6%)
Garza García	14,357 (100%)	13,244 (92.2%)	10,237 (71.3%)	3,898 (27.1%)	9,936 (69.2%)	11,168 (77.7%)	11,014 (76.7%)	13,687 (95.3%)

Escobedo	6,599 (100%)	5,792 (87.7%)	3,445 (52.2%)	3,265 (49.4%)	5,177 (78.4%)	3,245 (49.2%)	2,575 (38.9%)	5,924 (89.7%)
Guadalupe	63,288 (100%)	52,438 (82.8%)	35,928 (56.7%)	25,300 (39.9%)	48,310 (76.3%)	42,234 (66.9%)	40,387 (63.8%)	57,907 (91.5%)
Monterrey	203,442 (100%)	168,373 (82.7%)	123,845 (60.8%)	72,504 (35.6%)	124,926 (60.9%)	153,920 (75.6%)	157,006 (77.1%)	196,420 (96.5%)
San Nicolás	50,169 (100%)	45,357 (90.4%)	36,547 (72.8%)	14,797 (29.5%)	41,147 (82%)	37,431 (74.6%)	37,261 (74.2%)	45,416 (90.9%)
Santa Catarina	15,038 (100%)	13,237 (88%)	8,572 (57%)	6,055 (40.2%)	11,251 (74.8%)	8,617 (57.3%)	7,967 (52.9%)	12,641 (84%)

FUENTE: X Censo General de Población y Vivienda 1980, cit., cuadros diversos

pendientemente de sus aspectos positivos, la realización del "Metro" y de la "Gran Plaza" tenderán a agudizar este problema. En el primer caso, por la concentración de funciones comerciales y de servicios del tipo popular que se multiplicarán en torno a las estaciones; en el segundo, por la proliferación de funciones administrativas públicas y privadas, así como de comercios y servicios diversos que irán apareciendo en su alrededor.

II.3- Vialidad y transporte: auto individual versus transporte colectivo

Gran parte de la actual estructura vial maestra del Area Metropolitana de Monterrey ha sido una de las escasas propuestas implementadas del Plan Director elaborado en los años 60. Salvo algunos problemas provocados por un diseño inadecuado o por la falta de ciertas obras aún pendientes, el sistema vial maestro funciona satisfactoriamente (obviamente más satisfactorio para el 30 ó 40% de la población que se moviliza en auto individual, pero menos para la mayoría que se mueve en un transporte colectivo inadecuado, sucio y caro, que sólo en limitada proporción circula por el sistema de vías rápidas).

La atención prestada por las autoridades al problema vial ha sido mucha y se refleja en la enorme proporción que representa en la obra pública las inversiones en pasos a desnivel, ampliaciones y nuevas avenidas. Un ejemplo de lo anterior lo es la realización del anillo vial intermedio formado por las avenidas Constitución, Gonzalitos, Fidel Velázquez, Nogalar y Churubusco, que cuenta con 40 metros de amplitud promedio, cerca de 14 kilómetros de longitud, 13 pasos a desnivel y un costo aproximado de 2,333 millones de pesos¹⁷

A reserva de ciertas repeticiones en las cifras y datos oficiales contenidas en los informes de gobierno citados, las inversiones en obra vial realizadas en el Area Metropolitana de Monterrey con cargo al gobierno del estado y municipios durante el sexenio 1979-1985 podrían ser estimadas, hasta marzo de 1984, en una cifra que oscila los 6,500 millones de pesos. Esta cifra resulta desproporcionadamente elevada e injusta si la comparamos con la casi nula inversión pública en materia de transporte colectivo. En este mismo período, parece que la única inversión pública en este rubro fué la realización de los estudios de factibilidad técnica y económica para la construcción del "Metro". El elevadísimo monto de las inversiones necesarias, aumentado aun más por el creciente índice inflacionario y la actual crisis económica, obligaron a postergar la realización de esta obra.

Respecto a las inversiones realizadas en transporte colectivo por los concesionarios privados y algunas agrupaciones sindicales permisionarias del transporte, las erogaciones ascendieron a marzo de 1984 a cerca de 2,300 millones de pesos.¹⁸ Conviene aclarar que tales inversiones fueron posibles gracias a créditos "blandos" otorgados por Banobras y por el Banco Obrero, avalados por el gobierno del estado, pero sobre todo gracias a la constante elevación de las tarifas del transporte colectivo pagadas por el usuario. En 1979, el costo del pasaje era de tres pesos, en cinco años el costo fué multiplicado por diez: en enero de 1985 era de treinta pesos. Este hecho resulta aparentemente justificado, en razón de la inflación y del manejo sin subsidios públicos del servicio de transporte a cargo de concesionarios. Pero, ¿cómo permite entonces el Estado que el usuario se vea en la necesidad de pagar tan caro un servicio que frecuentemente es tan deficiente?.

Salvo excepciones, se transporta al público en unidades con-

taminantes, viejas, sucias y sin ninguna medida de seguridad; y en el caso de las llamadas "peseras", incluso en condiciones infrahumanas. ¿Será este el precio de la "paz sindical y social" que disfrutamos en contrapartida?

El acelerado crecimiento demográfico y físico de la ciudad ha vuelto obsoleta e ineficiente la antigua organización del sistema de transporte urbano, que funciona esencialmente a base de rutas radiales de cortos recorridos y convergentes en unos cuantos puntos y avenidas del centro. Tal situación ha traído como consecuencia que el usuario casi siempre se vea obligado a transbordar una y hasta dos veces para alcanzar su destino, aumentando con ello el costo, el tiempo y la incomodidad de sus traslados. La no siempre real difícil situación financiera de ciertos prestadores del servicio se explicaría, principalmente, por el inadecuado manejo técnico-organizacional de las numerosísimas empresas concesionarias o permisionarias con magnitudes, rentabilidad y capacidades de inversión muy dispares; por las constantes alzas en los costos de vehículos, refacciones y combustibles; por la baja capacitación y responsabilidad de cierto tipo de choferes y usuarios, cuyas actitudes y acciones restan costeabilidad, seguridad, higiene y comodidad al sistema de transporte; y, frecuentemente, por las pésimas condiciones de las calles de la periferia, que restan vida a las unidades.

Sin desconocer los esfuerzos realizados hasta la fecha para reorganizar y tornar más eficiente el servicio, han sido insuficientes ante la magnitud del problema. Aún cuando el "Metro" siguiera representando la opción a mediano plazo, la construcción de una de sus líneas, en lo inmediato, resultará una solución muy limitada y onerosa. Convendría simultáneamente, en un concierto de imaginación y voluntades, complementar esta obra con acciones que optimicen la capacidad ins-

talada y las inversiones existentes en infraestructura. Algunas soluciones viables, menos gravosas para todos y no por ello menos efectivas, podrían ser: la creación de *Cooperativas* o *Consortios de empresas* para reducir el número de permisionarios y repartir más equitativamente las cargas y los beneficios del sistema; el rediseño integral de las rutas, que evite su concentración en ciertos ejes congestionados del centro; la puesta en servicio de vehículos mejor diseñados y de mayor capacidad; las provisiones necesarias para su circulación en carriles exclusivos; la estratégica ubicación y acondicionamiento de "plazas de transbordo", el establecimiento de paradas más espaciadas y con resguardos para el usuario; la instalación de centrales comunes de mantenimiento y depósito de unidades; la promoción de una *cultura del transporte*, para motivar en la población el cuidado de las unidades; y la construcción de ciclistas en circuitos estratégicos y seguros para promover el uso de la bicicleta y el velomotor como alternativa al transporte masivo, particularmente de los obreros.

II.4. Infraestructura y servicios públicos: ¿Fin del apoyo estatal al liberalismo urbano?

Las infraestructuras y los servicios públicos forman parte del complejo sistema tecnológico que hace más productiva, cómoda y agradable la vida de los habitantes de esta ciudad. Al transportar y proveer agua y energía o desalojar desechos, estos elementos permiten el funcionamiento del cuerpo urbano.

Bajo esta perspectiva, resulta obvio que quien controla, directa o indirectamente, las principales infraestructuras o servicios en una ciudad, tiene en sus manos los instrumentos para guiar su crecimiento.

En el caso del servicio de agua potable y drenaje, el gobierno del estado asumió en 1945 la prestación de esos servicios públicos, a través de un consejo de administración. Sin embargo, de hecho hasta 1978 el control efectivo dentro de dicho consejo era preponderantemente ejercido por miembros de distintos organismos locales del sector privado.¹⁹ A juzgar por lo efectuado hasta entonces, nuestra hipótesis es que la determinación de tarifas, las inversiones y ampliaciones de redes eran realizadas, aparentemente, sin una adecuada planeación a largo plazo y con un criterio de rentabilidad económica poco social y equitativo.

Esta situación explicaría, por un lado, la proliferación de desarrollos urbanos de ingresos altos y medios bien equipados de infraestructura hidráulica, incluso con elevados costos de funcionamiento, como los ubicados sobre la falda norte de la sierra Madre en Garza García. Y, por otro lado, la multiplicación de colonias populares carentes de agua y drenaje en ciertas zonas de Guadalupe, San Nicolás y el sur y norponiente de Monterrey. Esto último agravado por el acelerado crecimiento urbano-demográfico metropolitano de 1950 a 1980.²⁰

En 1979 fué iniciada la reorganización administrativa de la compañía de Agua y Drenaje de Monterrey para ponerla bajo control efectivo del gobierno del estado. Lo anterior, junto con otras medidas, permitieron que el agudo problema del agua en Monterrey pudiera ser atacado en sus distintos aspectos, principalmente su escasez, contando para ello con el apoyo económico de la Federación. Se iniciaron las obras del Plan Hidráulico, con la construcción de la presa "Cerro Prieto" en Linares (300 millones de m³) y el acueducto Linares-Monterrey (150 kilómetros de longitud y 2.5 metros de diá-

metro). Se puso en marcha un plan de emergencia para perforar pozos auxiliares en el Area Metropolitana de Monterrey y se conectaron numerosos pozos privados a la red pública de distribución. Se iniciaron las obras del anillo de transferencia de agua para interconectar los tanques de almacenamiento y llevar el agua de la planta potabilizadora de San Roque a toda el Area Metropolitana. Y sobre todo, se puso en marcha el programa "Agua para todos", que tenía como objetivo el proveer de agua potable a todas las familias regiomontanas de bajos ingresos para 1985. Al menos habrá "llaves para todos", pues resulta obvio que el agua no esta garantizada por las obras hidráulicas de ingeniería: sólo son un medio para conducirla de donde haya, para potabilizarla y para distribuirla a la población.

Según datos oficiales de la compañía de Agua y Drenaje de Monterrey, en 1983 el 100% del consumo de agua potable en el Area Metropolitana (9m³/seg.) se distribuía como sigue: un 38.6% era doméstico, un 17% era industrial, un 11% era público y comercial, y un 33% era tomas y fugas no controladas. Este último porcentaje tan elevado se atribuye al lamentable estado de funcionamiento en que se encuentra gran parte de la vieja red de distribución de agua y a las conexiones clandestinas realizadas en varios sectores precaristas de poseionarios en el Area Metropolitana de Monterrey (se estimaba entonces en 34,000 tomas).

En el mismo año, según esa fuente, cerca de 400,000 habitantes no estaban incorporados a la red de la compañía oficial, se les atendía con camiones cisterna o sistemas autónomos. A esta población habría que sumar 100,000 habitantes a quienes se les vendía agua "en bloque", distribuida mediante redes particulares; 150,000 que eran servidos mediante llaves colectivas y 180,000 que se autoservían de las redes

oficiales mediante tomas clandestinas. Todo ello sumaba 830,000 habitantes en situación irregular respecto al servicio de agua potable prestado por la compañía de Agua y Drenaje de Monterrey, es decir cerca de un 40% de la población total del Area Metropolitana de Monterrey en 1983. Lo anterior, además de significar una sangría económica continua para la compañía, revelaba un grave problema de salud y bienestar en la población, que se agrava más aún si consideramos además que un 30% de la población metropolitana carecía también de drenaje sanitario.

De lo anterior se desprenden dos prioridades: realizar las inversiones necesarias en reponer o reparar tuberías para abatir fugas tanto en redes públicas como privadas de venta "en bloque", y la regularización de las miles de tomas clandestinas. Por otra parte se revela urgente impulsar más aún la reutilización de las aguas domésticas para fines industriales y agrícolas, previo tratamiento.

Energía eléctrica y gas

A raíz de la nacionalización de la energía eléctrica en 1965, el servicio de energía eléctrica y gas natural doméstico en el área de Monterrey es prestado por la Comisión Federal de Electricidad a través de su división Golfo Norte.

Además de la producción de siete plantas generadoras de electricidad de la Comisión Federal de Electricidad, con una capacidad de casi un millón de Kw/h., ubicadas en distintos puntos del Area Metropolitana, Monterrey consume energía proveniente de la presa Falcón, en Tamaulipas, y de la carbo-generadora eléctrica de Río Escondido, Coahuila. A ello habría que sumar las seis o siete plantas generadoras privadas

con las que se autoabastecen diversas industrias. Según datos oficiales de la Comisión Federal de Electricidad en 1980, el consumo anual de energía en el área metropolitana de Monterrey se distribuía porcentualmente de la siguiente manera: un 19% para consumo doméstico, un 70% para industrial, un 6% era consumo comercial y un 4% era consumo de alumbrado público.

Dada la facilidad y relativo bajo costo de aprovisionamiento de energía eléctrica, es este servicio uno de los satisfactores que mayor cobertura tienen entre la población regiomontana. En 1980 cerca de 2 millones de habitantes, es decir un 95% de la población metropolitana, contaba con electricidad en sus hogares (véase cuadro 3).

Sin embargo, aunque hasta el presente la Comisión Federal de Electricidad ha venido prestando el servicio satisfactoriamente, el constante aumento de tarifas amenaza con restarle amplitud a la cobertura social del servicio, al imposibilitar el acceso al mismo de los grupos económicamente más desfavorecidos. Estos grupos podrían verse inducidos a "autoservirse" de manera ilegal de la energía eléctrica mediante tomas clandestinas, como lo hacen ya numerosas familias de precaristas del llamado Frente Popular Tierra y Libertad y otros grupos similares. Obviamente, el alza de las tarifas no afecta tan sólo a la clase baja. Los incrementos afectan a todos: al industrial, al comerciante, al prestador de servicios, etc.; sólo que en tales casos los incrementos repercuten en los precios y quien paga, en última instancia es el público en general, que no tiene a quién endosarle el incremento.

¿La solución? Tarifas preferenciales a los bajos consumos a fin de compensar al ahorrador de energía; racionalizar el manejo administrativo por parte de la Comisión Federal de