

59
20j



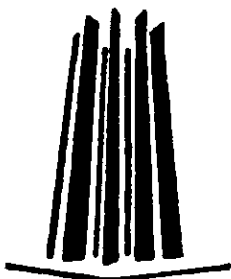
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON

ALCANCES Y LIMITACIONES DEL
PROGRAMA HOY NO CIRCULA
EN EL DISTRITO FEDERAL

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN COMUNICACION Y PERIODISMO
P R E S E N T A :
GABRIELA MARIA ROJAS MORELOS



MEXICO

2-16-90

1999

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



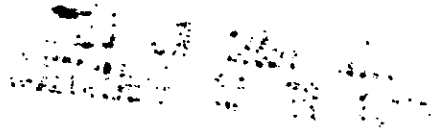
UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

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.

A Jesucristo, por
enseñarme tantas cosas
y sobre todo que la verdad
sólo se encuentra en él...



**A mis padres,
que me inculcaron
la superación profesional**

**A Hilda, Giselle y Jazmín, mis hermanas que
me alentaron a terminar este
valioso trabajo**

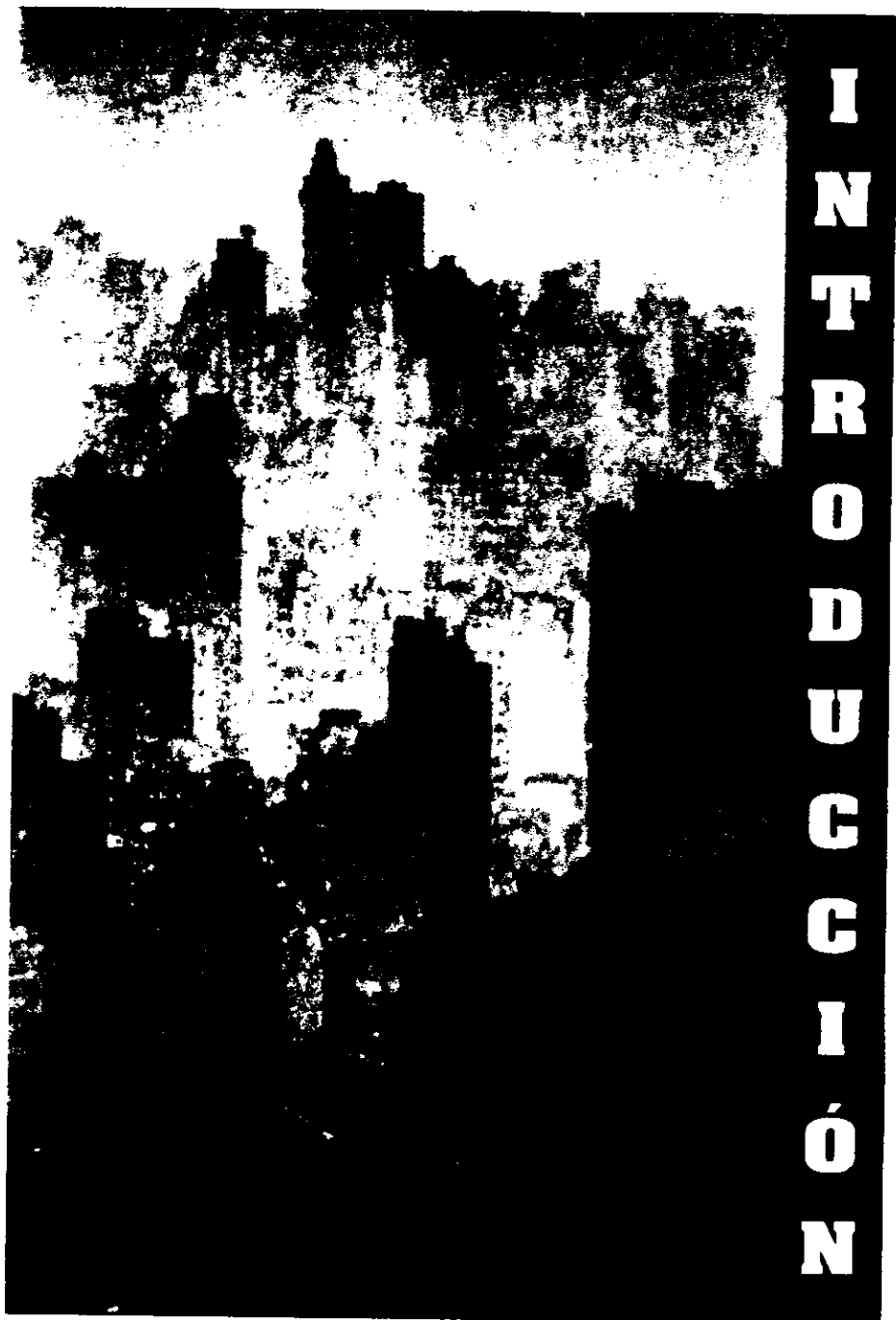
**A mi asesor Lic. José Ruiz Acosta
por su paciencia y profesionalismo**

**Muy en especial:
Sandy, Eduardo, Floren, Miguel y Bertha, Miguel Orozco
Maru, Aline, Adri y familia, Héctor, Angie, Yola y Tito, Ing. Monzalvo,
Ing. Bolaños, Mario Esquivel, Elías y Anita, Laura y Jorge, Marco.**

**A todos los que he conocido en el Señor,
por su aliento y oraciones, por
su ayuda invaluable
por el aliento que son para mi
aunque sean limitadas las palabras
¡ Mil Gracias ¡**

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
CAPÍTULO 1: LA PROPAGANDA Y LA OPINIÓN PÚBLICA	
A. Ideología.....	19
B. Opinión Pública.....	22
C. Flujo de Información en Dos Pasos.....	29
D. Líder de Opinión.....	30
E. Teoría de las Normas Culturales.....	33
F. Persuasión.....	37
G. Propaganda.....	41
CAPÍTULO 2: CAUSAS Y EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL	
A. Origen y Desarrollo de la Contaminación en el D.F.	49
B. Principales Causas de la Contaminación del aire en el D.F.....	65
1. Población.....	66
2. Desarrollo Económico e Industrial.....	72
3. Automotores.....	75
4. Urbanización.....	82
CAPÍTULO 3: LA CAMPAÑA Y/O PROGRAMA HOY NO CIRCULA COMO FENÓMENO DE COMUNICACIÓN	
A. Origen y Desarrollo.....	89
B. Efectos del Hoy No Circula en la Población.....	103
1. Análisis del Emisor, Mensaje, Canal y Receptor del Hoy No Circula.....	113
1.1 Emisor.....	114
1.2 Mensaje.....	134
1.3 Canal.....	138
1.4 Receptor.....	148
CONCLUSIONES	163
ANEXOS	
Anexo 1.....	193
Anexo 2.....	232
Anexo 3.....	305
Anexo 4.....	309
Anexo 5.....	315
FUENTES	316
ÍNDICE DE FOTOS	320



INTRODUCCIÓN

Para alcanzar nuestros objetivos debemos determinar forzosamente lo que podemos y no podemos hacer, con base en nuestras limitaciones, y para que cada objetivo se cumpla es necesario ubicarse en la realidad para saber si se puede llevar a cabo.

Basándonos en el tiempo, es como todas las cosas toman un lugar en nuestras vidas: el trabajo, nuestra familia, nuestro descanso, nuestra alimentación, nuestra capacitación, nuestro esparcimiento, de tal manera que hasta existen agendas que pretenden ayudar a organizar mejor nuestras actividades y hacer rendir más nuestro tiempo, pero a pesar de querer hacer un orden en nuestras vidas nos dejamos absorber fácilmente por una u otra actividad, de manera que no valoramos lo importante, sino que lo que pensamos que es más importante absorbe nuestra atención y prácticamente vivimos por eso, llámese cualquiera de las actividades antes mencionadas.

Hablando de sociedad, cada uno vivimos llenos de actividades que implican un satisfactor pero ¿cuánto nos ocupamos en saber cómo están los demás? ¿qué tanto daña o beneficia nuestra forma de actuar?

En cuanto a un cuidado por el aire de la ciudad, no hemos destinado un tiempo para actuar, suponemos que debe haber alguien que lo haga pero ese alguien no ha podido, entonces necesita ayuda.

Realmente ¿nos interesa afinar nuestros vehículos pensando en que los demás respiren un aire más limpio? En estos tiempos donde en lo último en que pensamos es en nuestro prójimo nos hemos vuelto egoístas y nadie se ocupa de esto,

simplemente porque nadie cuenta con el día de mañana, a pesar de que para nosotros "mañana será otro día".

En cuanto oímos del tema de la contaminación ambiental, guardamos silencio. Cuando nos hablan de que el aire está cada vez más contaminado, se nos hace un nudo en la garganta porque sabemos que nada lo justifica y no tenemos respuesta ante la impunidad que continúa manifestándose por el mal cuidado al medio ambiente y en la salud de cada organismo.

Ambientalmente no estamos bien, y tenemos la conciencia de que hay que hacer algo, pero surge de inmediato aquello que habla de que somos limitados y exclamamos que no sabemos qué hacer.

Ya no se trata de levantar un juicio en contra del que se le ocurrió la "gran idea" de hacer productos químicos altamente nocivos al aire respirable, como los clorofluorocarbonados (CFC's), tampoco investigar quién fue el que no previó que los autos, a la larga, serían máquinas de contaminación del aire en potencia, o que cada partícula de CFC tarda en desintegrarse hasta 800 años y por minúscula que parezca, produce graves lesiones principalmente en el aparato respiratorio de los seres humanos.

Si se hiciera un juicio a los causantes de este problema, la lista de acusados sería interminable y cada uno de nosotros estaría en ella. Seríamos candidatos al juicio, aunque tuviéramos un buen abogado y seguramente se nos declararía culpables, pues todos hemos tenido algo que ver para que la contaminación del aire continúe. Si es que antes no se nos ocurre "arreglarlo por debajo del agua".

El ser humano, principal protagonista del problema, es un ser social por naturaleza. Para relacionarse se comunica de muchas maneras, la más común es hablando, sin embargo, existe por ejemplo la comunicación kinesica, basada en movimientos o la pictográfica, que comunica con imágenes. En este trabajo se pudo descubrir un nuevo tipo de código: la comunicación ambiental. Es en la que el hombre se expresa a través del medio ambiente y da a conocer su forma de vida mediante el trato que le da al entorno en el que se desarrolla. De acuerdo con las condiciones físicas del hábitat humano, se manifiesta la cultura de quien lo modifica.

Por otro lado, la difusión de las ideas ha trascendido por varios canales, desde el simple diálogo, hasta la comunicación que entablan un grupo numeroso de varias partes del mundo por Internet. En el punto medio de toda la gama de aparatos de comunicación humana, existen los Medios Masivos de Comunicación (MCM) que para esta investigación son: Televisión, Radio, Prensa y Cine, según lo planteado en la encuesta realizada a la población realizada entre mayo y agosto de 1997. Estos atraen a un gran número de personas que esperan recibir alguna posibilidad de escape, pues su uso está básicamente enfocado al ocio. A pesar de eso, hay canales en los que todavía informan, pero son pocos.

Hablando de comunicación de y para las masas, se puede decir que están controladas por los MCM, pero cada mensaje emitido pareciera que frena todo pensamiento razonado y conducen más y más al actuar por impulso. Efecto típico de la publicidad. De manera que la gente, dominada por el consumismo, ahora se preocupa por comprar artículos "necesarios" y demás comodidades que suplan una carencia adquirida por ver la forma de vida que le plantean, en donde todo es posible adquirir, pero muchas veces todo se queda en ilusión, ya que generalmente adquiere chatarra y en vez de un super auto deportivo, nos conformamos con un

modesto auto compacto usado que no sabemos cuánto puede afectar la limpieza del aire. El chiste es andar en carro.

La investigación está enfocada a las causas y efectos, motivos y consecuencias de un hecho: la difusión de los mensajes para el control de la contaminación atmosférica con base en una medida para el control de la contaminación del aire: el *Hoy No Circula*.

La preocupación por la calidad del aire en México, se remonta a los años sesenta, tomándosele en cuenta en el ámbito académico, al nivel de dependencias del Estado y organizaciones autónomas, cuyas medidas fueron principalmente correctivas. En los años setenta, ese interés se acrecienta con la creación de la "Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental" de 1971. Con los decretos de la "Ley Federal de Protección al Ambiente" en 1983 y la "Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente" en 1988, se intensifican las acciones correctivas, de control y prevención aunque en este último caso no existen medidas nuevas.

Las acciones realizadas en esos años fueron desde el monitoreo atmosférico de la calidad del aire del D.F. y otras 21 ciudades, al cierre de empresas contaminantes, como la Refinería 18 de marzo, la prohibición de riego con aguas residuales, hasta la ejecución del programa *Hoy No Circula*. Todas estas medidas, enfocadas a ubicarse dentro de las normas internacionales impuestas para el control de la contaminación atmosférica.

El análisis se basa en recabar toda la información existente del programa de manera que como investigadora y ciudadana pueda satisfacer mi necesidad de

conocimiento de la medida, ante la oportunidad de la presentación del trabajo. Los lugares del emisor, el mensaje, el canal y el receptor, se estudian de acuerdo al modelo básico de comunicación, lo cual permitió descubrir que la necesidad del hombre por socializarse lo ha llevado a buscar gran cantidad de medios que le han permitido tener una comunicación directa con los demás, así como expresarse de manera masiva para difundir su manera de pensar. Pero aún estos adelantos no han permitido consumir el fin de sujetar a la contaminación del aire en un proceso de control estrictamente vigilado que armonice el control con el compromiso social.

En el primer capítulo, se reúnen cada uno de los conceptos que describen la forma en la que los comunicadores conciben a la comunicación humana, para explicar lo que implica difundir las ideas y se define desde la ideología, hasta el fin principal de la difusión: la propaganda, tema del cual se desprende el interés de tomar al *Hoy No Circula* como un proceso de comunicación que implicó la propagación de una propuesta conjunta en la cual hubo un desvío en el mensaje y una deformación del objetivo a cumplir, que era el control y propició la corrupción entre los implicados en este programa.

En el segundo capítulo, se investiga la otra parte del resultado del mal manejo de los MCM. El hombre ha hecho lo posible por mantenerse comunicado con sus semejantes, aunque tal parece que todos los MCM, no han funcionado para comunicar un problema en particular: los efectos de la contaminación del aire en la población y la escasa difusión colectiva de medidas de control continuo. Por lo que se quiso hallar a los principales protagonistas en este que ya se ha vuelto un dilema y tema de discusión, pero de pocas sugerencias de control definitivo.

Se determina que las causas del problema están en todo lo que se deriva del paso del hombre, en su afán de progreso: el exceso de población, la industrialización, la urbanización y como resultado de ella el origen del automóvil.

Todo lo que nos rodea a los humanos se ha encargado de comunicarnos que cada vez estamos peor y se hace cada vez más evidente el caso omiso que hacemos a un problema que ya es algo de segundo plano, porque hemos aprendido que lo principal es el bienestar individual, no el colectivo.

En el capítulo tres, se analiza la configuración del programa *Hoy No Circula*. Y se observa cómo esta medida, como mensaje de un emisor, pasó por varios canales y causó efectos claros en la población receptora pero en la actualidad, sigue sin encontrarse la clave que nos abra el entendimiento a los habitantes del D.F., para hacernos reaccionar, tomar conciencia y actuar como cuidadores de este espacio de la Tierra en donde sólo hemos sido hospedados temporalmente.

Como seres humanos, somos presas de nuestros errores todo el tiempo. Nuestra vida se basa en el ensayo - error y buscamos alguna manera de sobrevivir, acordes con cada época, esto ha producido la acumulación de error tras error y uno de los principales, que ya sobrepasó nuestra inteligencia, ha sido la consigna: "mañana será otro día" aunque vivamos de momentos. Sin embargo, la contaminación del aire sigue su curso, en lo que uno vive para lo que quiere y decide preocuparse por los demás, inclusive ya ha cobrado varias vidas. Y las muertes que se reportan seguramente no son todas las que en la realidad suceden.

Es verdad que se hace lo posible para que en la ciudad existan procedimientos de control para la contaminación del aire. Las autoridades han querido crear un

medio del control, sin embargo, a pesar de todos los esfuerzos, falta mucho por hacer. Pero falta decisión y toma de conciencia por parte de los afectados, porque si no se entiende la gravedad de un asunto, jamás se le podrá tomar en cuenta como lo requiere el de la contaminación del aire, de manera intensiva.

La propuesta planteada para crear una campaña de promoción en favor del cuidado del aire del D.F., que se menciona al final, es un intento de utilización de un medio de gran auditorio como es la radio para que con cápsulas periódicas en horas de mucha audiencia en donde se les diga a los que escuchan lo que se ha hecho y lo que ellos pueden hacer en favor de su ambiente.

En proyecto se ambiciona inclusive plantearlo como parte de toda una campaña permanente, ya que se tiene la certeza de que entre más se repitan mensajes de este tipo, la gente estará siendo llamada a tomar una conducta a favor del cuidado del aire del D.F. pues al crear el efecto de la repetición, como se hace en los anuncios publicitarios, se debe lograr la reacción en el público para que actúe.

El programa *Hoy No Circula* ha sido una de tantas medidas que se han implementado para pretender controlar el problema de la polución del aire, pero no se han cumplido las expectativas del todo. En su inicio, se organizó una campaña de promoción ciudadana que llevaba el *slogan: Un día sin auto*, que invitaba a la población a participar para limpiar el aire y después de poco tiempo de euforia en una campaña de promoción sin igual y tras haber actuado los capitalinos como un solo hombre para el combate del problema, surge la imposición: *Hoy No Circula*.

Este repentino cambio, de la cooperación voluntaria a la imposición oficial, produjo severas lesiones en la conciencia ecológica de los que habitamos el D.F. y

aunque la norma sigue vigente, hoy en día sólo es una de tantas obligaciones de los ciudadanos. De ahí que se utiliza la encuesta como medio para recabar la opinión de los principales grupos de la sociedad para que manifiesten su opinión.

Se observa que los capitalinos a los que se les aplicó la encuesta, manifestaron su interés por el cuidado al medio ambiente y tomaron el cuestionario como un foro de expresión para un problema que se tiene que tratar a fondo, dejando por sentado que las autoridades deberían de dar el primer paso.

Se supone que lo que provocó que el programa no tuviese resultado fue por la mala difusión de la idea del programa en los MCM aunque por sus declaraciones en las entrevistas que se realizaron con Gabriel Quadri y Manuel Camacho, nunca se pretendió tomar el enfoque de la primer campaña, por lo que para ellos no es un problema, pero después de tomar conocimiento de todas las readequaciones y estudios que se le han hecho al programa, donde se han vuelto a delimitar los objetivos y ha intervenido un numeroso grupo de investigadores, el *Hoy No Circula* ha tenido que evolucionar de manera lógica en el ámbito técnico, al ritmo en que avanza el problema de la contaminación del aire, de modo que ya no se aspira a controlarlo sino adaptarse a él.

Todas las modificaciones técnicas que actualmente se han hecho al programa, como la implementación del Doble *Hoy No Circula* y el uso de las calcomanías 00, 0, 1 y 2, influyeron en el transcurso de la investigación para hacer pensar que, intentar otro cambio sería redundante. El problema de la contaminación del aire aunque no es tan letal, según algunos, después de nueve años todavía se siguen experimentando sus efectos en la salud de los ciudadanos y para encontrar el porqué, ya no se cuestionó la parte técnica sino la que se refiere a que al ser un problema colectivo no se puede pensar que se resolverá con experimentos de

laboratorio, sino que los ciudadanos tenemos forzosamente que tomar un lugar activo para que el avance científico se una al seguimiento adecuado por todos los afectados, de otra manera la situación empeorará, pues no se trata de implementaciones o modificaciones sino de conciencia colectiva.

En este trabajo la idea es analizar todo el proceso de comunicación que compone el programa Hoy No Circula y se estudia la evolución de la medida en su contenido persuasivo, sus antecedentes, su estructuración, su oficialización y el diseño de la campaña de inicio para determinar sus alcances y limitaciones, que revelaron lo atrasados que estamos todavía en la estructuración de un programa efectivo de control de la contaminación.

Aunque los MCM no difunden ya una promoción de la conciencia ecológica en los ciudadanos, por los resultados de la encuesta, es obvia la escasa educación ambiental en el país.

Para determinar los alcances y limitaciones del programa en el público, delimitado como el receptor de este proceso de comunicación, se tiene una muestra de la población del D.F. para que mediante la encuesta, exprese su opinión acerca del tema de la contaminación del aire que resultó de gran valor y aportó datos básicos que revelaron que sí hay una conciencia del problema pero no motivación de actuar, además de un desapego total a las cuestiones ecológicas, ya que hay respuestas que se contradicen y otras que se apegan en contra de lo que el gobierno hace.

Antes de dar inicio a la investigación, se supuso que el *Hoy No Circula* era una campaña del gobierno que proponía el cuidado al medio ambiente, pero a medida

de que se profundizó en la investigación se halló que la medida tuvo dos etapas, por lo tanto dos temporalidades, ya que una fue la incitación y otra la imposición, desligándose una de la otra.

El *Hoy No Circula* ya no es una campaña, si se entiende como tal al proceso que implica la emisión constante de mensajes incitativos por todos los medios posibles, enfocados a promover una reacción determinada.

Se observa que son pocos los recursos comunicativos para motivar al ciudadano a que se ocupe del medio ambiente y sólo se le han determinado tareas, que no se han cumplido tan eficientemente como podrían, debido quizás al mal manejo de los recursos de control existentes y principalmente a los mensajes de los MCM que sólo refieren, ya no invitan.

Los comunicadores ya no meten las manos en el asunto, inclusive han atacado la medida provocando la oposición de las masas hacia ella. No existen en los medios, mensajes que inviten al público a tener una conciencia ecológica aunque no se dejan de lado los ilustrativos mensajes de la SEMARNAP o los documentales de canal 22 que generalmente son extranjeros con respecto al tema, pero considerando su irregularidad de transmisión, por muy buena intención que tengan los trabajos, el posible efecto lo detiene la escasa difusión y *rating* del canal.

Si contaminación implica desorden, con esta observación también se determinó el origen del problema: los seres humanos. Mientras que interiormente se siga generando en cada uno una existencia en donde no se piensa en el otro, seguiremos escribiendo en la historia la catástrofe que se acerca.

El egoísmo humano, unido con la falta de una instrucción con valores humanos que exalten el cuidado al medio ambiente como parte de nuestra cultura, es lo que nos ha cegado la visión del problema que está en la voluntad de cada uno de nosotros.

El *smog* se nos ha metido en el entendimiento y nuestra conciencia de los problemas se ha entenebrecido, sabemos que hay problemas pero no tenemos la solución. Nuestra vida continúa de tal manera que vamos como ciegos en una oscuridad a la que nos hemos acostumbrado, en la cual yacen dos alternativas: continuar hasta morir o buscar encender una luz de esperanza.

No se le ha puesto atención a los detalles. Una simple hoja nos declara que hay vida todavía, el aleteo del colibrí nos avisa que aún hay movimiento, la risa de un niño nos declara que sí hay esperanza y todo esto nos habla de alguien que está muy por encima de nosotros y nos manifiesta cada día que de todo lo que vemos, vamos a dar cuenta.



PROPAGANDA
COMUNICACIÓN PÚBLICA

C
A
P
I
T
U
L
O
I

CAPÍTULO 1: LA PROPAGANDA Y LA OPINIÓN PÚBLICA

El hombre actual se ha esforzado por difundir una cultura ecológica por todos los medios posibles, aunque este proceso de difusión, por muy bien diseñado que esté, no dará resultado si no se maneja adecuadamente la propaganda, la publicidad y la promoción, que comprenden cada una el diseño de un mensaje adecuado, su difusión por un canal conveniente y la generación del efecto principal: cambiar la conducta de los individuos.

Para entender la función del proceso de propaganda en la sociedad, se deben especificar y definir los conceptos que lo componen. Esto ayudará a la comprensión de cómo el hombre adquiere sus costumbres, fundamenta su manera de vivir y reacciona conscientemente para apoyar o rechazar la promoción de las ideas que se le dirigen a través de los Medios de Comunicación Masiva¹.

A. IDEOLOGÍA



FOTO 1: Club Xochitla/La ideología es un conjunto de ideas pertenecientes a un grupo y transmitidas para este mismo.

¹ Que en adelante se les denominará **MCM**.

La ideología es lo que mueve a un hombre para hacer lo que hace y vivir como vive. Es una parte del ser humano y el componente principal de cada sociedad.

Este término tuvo varias concepciones y aplicaciones a lo largo de la historia, pero en cada definición siempre se coincide en que es un grupo, un conjunto, un ámbito de ideas, pertenecientes a un grupo y transmitidas para este mismo.

Un ser humano nace y permanece su estadia natural en un grupo. Existen en cada uno reglas o conjuntos de representaciones que constituyen la ideología. Este término se ha usado desde que se escribe la historia, sin embargo, hay autores especialmente abocados a estudiarlo y han tratado de desmenuzarlo² para entender su manejo, además de analizar su forma de penetración en la sociedad. A esto último, en comunicación, se le llama formación de las ideas o cultura de masas. En la comunicación humana se toma a la ideología como el motor de adoctrinamiento de masas, por medio de técnicas de manipulación, que se verán más adelante, para llegar a la voluntad colectiva.

La ideología es la que promueve las formas de pensamiento. Es la que está plasmada en los mensajes emitidos para la sociedad, llámense: discursos políticos, religiosos y pedagógicos. Con el surgimiento de la tecnología, se forman los MCM: televisión, radio, prensa y cine. Estos surgen como un canal inmediato y eficaz para ideologizar (transmitir ideología) a las masas.³

En los MCM los mensajes transmitidos son el resultado de la función que tienen estos como aparatos ideológicos, los cuales emiten un mensaje con fines de adoctrinamiento,

²Cfr., Villoro, *Concepto de Ideología*, 1985; Galindo, *Ideología y Comunicación*; 1992; Fabregat, *Propaganda y Sociedad*, 1961.

³ En 1830 surge la imprenta, 1895 el cine, 1896 Marconi descubre el telégrafo y su utilidad comercial la radio y la televisión comercial en 1926 por el Ingeniero John Logie Baird.

muchas veces por parte del Estado, que es quien los controla económica e ideológicamente.

Los aparatos ideológicos transmiten determinadas ideas que condicionan las actividades y costumbres de la sociedad. Aunque cabe señalar que para que surtan efecto las ideas de un discurso determinado y queden como una costumbre social, deben madurar lentamente en un proceso histórico. Se tiene, por ejemplo, el hábito de algunos grupos de la sociedad mexicana de asistir a misa los domingos. Dicho hábito fue impuesto por la propagación de la ideología religiosa que se trajo de la España virreinal.

El aparato ideológico construye discursos o mensajes que se emiten con el fin de que se acepten determinadas ideas. Las sociedades usan los discursos para desarrollar sus costumbres y su cultura.

El manejador de la ideología de una sociedad como la nuestra es el Estado, y este deberá vigilar los constantes cambios que suceden en la sociedad que domina, pues cada vez se van abriendo más expectativas para que haya cada vez más formas de pensamiento y todas diferentes.

El Partido Revolucionario Institucional (PRI), que compone en su mayoría al Estado mexicano, es el ejemplo de una ideología que ha permanecido más de medio siglo, por medio de una fuerza político-económica, secundada por la educación pública y la religión, constituyendo la formación ideológica mexicana.

Además, con la ayuda de los MCM se crea un impacto en la formación ideológica ya que se plantea a través de ellos una visión general del mundo. Siendo los MCM los actuales aparatos de control en la sociedad mexicana, el manejo de ellos requiere de la responsabilidad del Estado que los regula.

B. OPINIÓN PÚBLICA.

La opinión pública se toma como medidor de la aceptación o falta de aceptación de una idea. A ella se le pueden atribuir la mayor parte de los cambios, ventajosos o no, para una sociedad.



FOTO 2: **EMJ**/Es un comportamiento, una intención, un objetivo, una decisión. Tiende a estimular receptores que estén interesados en un discurso, para que estos ejerzan presión en favor o en contra de una causa.

La consecuencia de la transmisión de un mensaje es una respuesta. Cuando un mensaje es un discurso dirigido a la multitud, que promueve la aceptación de algo que implica a la masa en general: alza de precios, imposición de un gobernante o la reforma a una ley, la respuesta de la multitud se medirá en favor o en contra por la opinión pública.

La opinión pública es un mensaje de parte de un grupo. Valorativo y exigente, sea a favor, o en contra de un discurso o una persona. Es un comportamiento, una intención, un objetivo, una decisión. El mensaje de la opinión pública tiende a estimular receptores que estén interesados en un discurso, para que estos ejerzan presión en favor o en contra de una causa. El efecto que causa la opinión pública, son cadenas de presión social contra el Estado y sus aparatos ideológicos: escuela, familia, religión y los MCM.

Antes de intentar una definición del concepto de opinión pública se recurrirá a pasear por la historia en busca de sus orígenes y su desarrollo a través de ella.

La opinión pública es la reacción ante las influencias conscientes e inconscientes a las que está sometido el hombre en su medio social. Quien desee controlar la opinión deberá identificar las influencias a las que es sensible el individuo pues estas son las que forman sus costumbres.

Dice González Llaca: "La opinión pública nace con la sociedad como una consecuencia del establecimiento de comunicaciones de los hombres entre sí, al participar estos en un conglomerado con intereses, problemas y un destino común"⁴. La función de opinar es una función social. Aunque durante la Edad Media no existió la libertad para ejercer dicha función, ya que predominó por mucho tiempo el oscurantismo y la represión hacia cualquier manifestación de opinión que se quisiera rebelar en contra del sistema político, que para entonces estaba dominado por el clero.

En la época feudal se tiene que la libertad de opinar o discutir problemas políticos era únicamente una función de los "señores" propietarios con los cuales se deberían estar de acuerdo los vasallos, tuviesen o no razón. González⁵ menciona que en esta época, la gente estaba sometida al yugo eclesiástico, que tenía el poder, aunque con el paso del tiempo y el surgimiento de la imprenta, los vasallos empezaron a encontrar maneras de manifestar su desacuerdo ante la censura de su opinión individual y los límites al desarrollo del conocimiento científico.

Con el crecimiento de las ciudades, y ante el incipiente progreso, comienza para el hombre una posibilidad de experimentar las satisfacciones de la comunicación a través de gacetas, panfletos y carteles. Se multiplica e incrementa explosivamente la participación de la gente y se eleva, a partir de entonces por todo el mundo occidental, la importancia de la comunicación escrita, cuyo hecho además, presionó a la voluntad colectiva para abatir el generalizado analfabetismo.

⁴González Llaca, *La Opinión Pública*, p. 13.

⁵González, *Op. cit.*, p. 14.

Ya en el Renacimiento, se trastornó el "orden" establecido al rebelarse las mayorías contra los valores de la estructura social de aquel tiempo. El vasallo logró romper las ataduras que restringían su autonomía, mientras tanto, el progreso es empujado por las multitudes en expansión, propiciando el nacimiento de nuevas clases sociales: burguesía y proletariado, cada una con sus intereses particulares.

Para el surgimiento del Capitalismo el hombre adquiere seguridad de sí mismo y se siente con capacidad de emplearse en la fuerza laboral sin tener que ser siervo o medio esclavo. Actualmente estos términos han cambiado, pero las funciones de alguien que contrata su fuerza de trabajo en algunos lugares de México, por ejemplo, a los patrones se les olvida que el empleado tiene autonomía y lo tratan como siervo o en el peor de los casos como esclavo.

Conforme avanzó el tiempo, el caudal de la participación popular era muy intenso; los esfuerzos de los gobernantes y de sus defensores principales, como los representantes eclesiásticos, no podían detener la participación de la mayoría ciudadana que fortalecía la seguridad de su capacidad política en las doctrinas de los pensadores del Iluminismo.

Con la Revolución Francesa y la Declaración de los Derechos del Hombre, se hace colectiva la elección de los gobernantes, privando a la Iglesia de su facultad para ejercer el poder político. En adelante sería en el pueblo donde residiera la soberanía con las consecuencias sociales e institucionales de una elección popular.

"Surgió así una autoridad... con la que hay que tratar necesariamente:... la opinión pública, un poder invisible..."⁶. La opinión pública se convierte así, de acuerdo con González Llaca, en objeto de reflexión de los teóricos y los gobernantes pues causó gran

⁶ González, *Op. cit.*, p. 16.

polémica en todos los sectores sociales y recibió varios cumplidos de esperanza y manifestaciones que revelaron el afán del pueblo por la libertad de pensamiento.

Para que haya opinión se necesita comunicación, sin seres humanos no hay comunicación por lo que esencialmente la opinión pública es de origen social. Todo proceso comunicativo trae consigo el contenido de un mensaje que genera una respuesta y que encierra a su vez una opinión, la cual provoca una reacción en cadena.

La opinión pública maneja las maneras sociales. En palabras del maestro Ferrer:⁷ "grávidos misterios, exhalan magia y realidad, es propietaria y servidora, obediente e imperativa, voz de todos y ninguno".

A la opinión pública no se le puede definir con un llano concepto. La opinión pública encierra toda una gama de alusiones que llevan consigo el sentir del hombre y su significado por hacer públicas y válidas las ideas del grupo donde se desarrolla.

Se tiene que reconocer que el hecho de que el hombre haya apropiado ideas y costumbres no se ha dado de manera individual pues se ha dicho que la comunicación es un ingrediente básico para que exista opinión. El hombre hace su opinión de lo que ve, de lo que hace, de lo que observa. La opinión pública es la facultad que tiene el hombre para juzgar por lo aparente.

⁷ Ferrer, *Comunicación y Opinión Pública*, p. 37.

Existen en la formación de la opinión pública claras trabas y peldaños para que sea aceptada o no, que se refieren al prejuicio, al estereotipo y al rumor. Estos conceptos definirán en cada individuo su aceptación a ciertas ideas, creencias, formas de vida y de opinión.

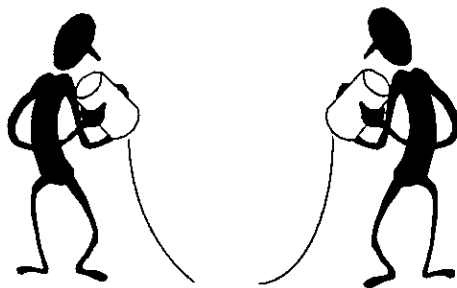


FOTO 3: Office 97/Los prejuicios son elementos orientadores para nuestras actitudes frente a los objetos del mundo externo y establecen las preferencias por determinadas cosas y el rechazo o indiferencia por otras.

El profesor Raúl Rivadeneira afirma que: "El prejuicio es un punto de vista adoptado, un concepto preformado, un juicio previo"⁸. Esta definición coincide con la del estereotipo, aunque este puede ser tanto malo y bueno pero no así el prejuicio, encaminado a pensar mal, pues lleva una imagen de contenido hostil. El prejuicio es una idea sin fundamento basada solamente en observaciones.

Los prejuicios son elementos orientadores para nuestras actitudes frente a los objetos del mundo externo y establecen las preferencias por determinadas cosas y el rechazo o indiferencia por otras.

Con razón plantea Rivadeneira que: "... en muchos casos, el prejuicio deriva en distorsiones, falsedades y otras deformaciones de la verdad, en beneficio de la clase dentro de cuyo sistema se manipula con medios masivos..."⁹. De acuerdo al tipo de sociedad en la que se vive se reciben los mensajes que propician la adopción de un prejuicio o un estereotipo y los medios masivos por ello transmiten mensajes que engloban el comportamiento de la clase social a la que pertenecen.

⁸Rivadeneira, *La Opinión Pública*, p. 129.

⁹Rivadeneira, *Op. cit.* p. 130.

Rivadeneria también hace mención de que el prejuicio actúa de manera que el sujeto, ante la experiencia, buscará demostrarse a sí mismo que estaba en lo cierto cuando sentía, suponía o deducía, y procurará confirmar sus juicios anteriores.

De los estereotipos Rivadeneira¹⁰ dice: "...los estereotipos nutren de imágenes a las actitudes y comportamientos del individuo frente a situaciones determinadas". Cabe destacar que el estereotipo conlleva siempre al individuo a ser influenciado por ciertas maneras o actitudes. De allí que para obtener una opinión favorable hacia un algo o un alguien lo primero que se utiliza es un modelo o estereotipo que sugiera generalmente un beneficio para quien lo acepta.

La transmisión del rumor es muy veloz. Cuando un dato o un conjunto de datos circula de boca en boca, generalmente bajo la fórmula: "Se dice que..." o "Dicen que..." señalamos que hay rumor, importante formador de la opinión pública. Sirve ampliamente como elemento de explicación, justificación y para atribuir significado a un hecho.

En el acto del rumor se refleja el interés por un hecho público. El rumor hace que se indague e incluso se desmenuce un asunto de tal manera que es como generalmente surgen las versiones diferentes u opiniones de distinta clase, provocando, por un lado, la difusión amplia del asunto, y por otro, hace surgir la duda, ya que el hecho de juzgar algo de manera continua termina por deformar la primera intención y se vuelve un "teléfono descompuesto".

Rivadeneira¹¹ agrega que: "La difusión del rumor pasa por una serie de interpretaciones individuales de contenido y por ende por cada canal que pasa se le suprime, corrige, aumenta y deforma al mensaje las más de las veces". Aunque el rumor se

¹⁰Rivadeneira, *Idem*.

¹¹Rivadeneira, *Op. cit.* p. 159.

difunde "de boca en boca". en México se han encontrado en sus MCM, noticias hechas a partir de rumores las cuales pasan de ser una verdad a medias a una realidad.

Actualmente la opinión pública es concebida como un objeto pasivo e indefenso, que está bajo la voluntad gubernamental a través de los MCM, reduciendo a la voluntad colectiva a ser adepta "voluntaria", sin tomársele consideración e imponiéndole *slogans* y estereotipos. Por lo tanto, se deduce que la opinión pública actual es el resultado de factores más sentimentales que racionales. En México el abstencionismo es una opinión muy elocuente respecto a las elecciones, puesto que sin necesidad de ser expresada es posible referirla.

La opinión pública es reguladora del poder y se encuentra en una balanza en la que el otro platillo lo ocupa la presión del gobierno. Ferrer dice: "...cuando la opinión pública es un estado de fuerza y no la fuerza de un Estado, será porque falta o ha sido aplastada la libertad..."¹². Lo "público" de la opinión nos permite afirmar que si no existe libertad de opinión se terminará con el pluralismo y se provocarán problemas civiles serios.

Cabe destacar lo que el maestro Ferrer menciona:

Ciertamente, hay una mayoría de gente despreocupada o no interesada en ser Opinión Pública. Dominada, en gran parte, por el instinto de masificación. Pero el destino de un país libre depende, en lo medular, de esa mayoría de los que opinan. Es el flujo de opiniones el que crea la opinión pública y decide el rumbo común.¹³

Lo anterior hace evidente que si no se puede respetar la opinión pública, mucho menos se respetará la individualidad y derechos de los individuos, por lo tanto, el no respetarla la hace nula y no existe la pluralidad ni la democracia.

¹² Ferrer, *Op. cit.* p. 104.

¹³ Ferrer, *Op. cit.* p. 107.

C. FLUJO DE COMUNICACIÓN EN DOS PASOS

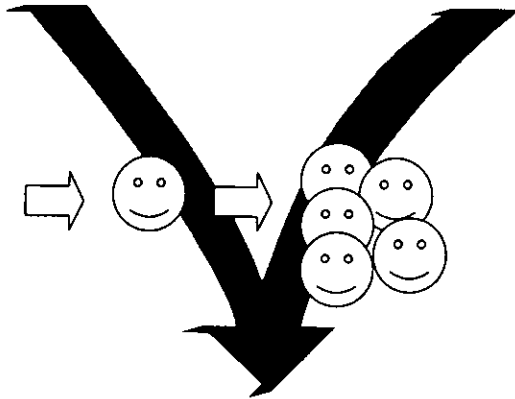


FOTO 4: Office 97/Flujo de comunicación en dos pasos

En el proceso de la comunicación humana existen varios procesos que dan lugar a un mensaje. Se tiene al llamado *two-step-flow* o flujo de comunicación en dos pasos¹⁴.

Dicho proceso involucra a una persona llamada "líder" que es el que toma de primera mano una información determinada, la cual trasmite a los miembros del grupo con el que se encuentra involucrado.

Los llamados líderes obtienen la información a través de fuentes directas y no sólo pasan la información tal como la recibieron al grupo, sino también su interpretación personal del contenido. Esta influencia es de gran importancia, sobre todo en las campañas electorales y procesos de propaganda comercial.

¹⁴ También se le ha llamado de dos niveles y/o de dos escalones.

Ejerciendo el rol del líder, una persona puede "mover" masas y lograr que un grupo considerable de personas ponga atención en su personalidad para después llevar a cabo la propuesta-orden que propicie la aceptación del candidato, el producto o idea.

De Fleur dice¹⁵:

La información pasaba de los medios a aquellos individuos relativamente bien informados, que atendían con frecuencia la información obtenida de los Medios de Comunicación Masiva de masas... estos individuos la trasmitían por canales interpersonales, a otros individuos que tenían menor contacto con los medios y que dependían de los demás para obtener su información. Este proceso de la comunicación se conoce como flujo de comunicación en dos escalones.

D. LÍDER DE OPINIÓN



FOTO 5: EMJ/La opinión de un líder puede ser más importante que la información directa de los medios por lo que este procurará ser lo más plural con su mensaje, para beneficiar a las mayorías.

La capacidad de persuasión de una persona hacia varias es la principal capacidad que destaca a un líder. Beneyto¹⁶ plantea que: "La masa es para el líder lo que la piedra al escultor", pues el líder tiene una capacidad más grande que los aparatos ideológicos del Estado inclusive. Por su personalidad y capacidad de convocatoria, el líder es un importante formador de la ideología y de opinión.

¹⁵ De Fleur, *Teorías de la Comunicación de Masas*, p. 260.

¹⁶ Beneyto, *Teoría y Técnica de la Opinión Pública*, p. 143.

Si el fijar ideas y conductas en los seres humanos corresponde a la opinión pública es un hecho que dicha consecuencia viene a partir de una fuerte influencia de un líder o líderes sobre el público ya que son estos quienes descubren y destacan un hecho y son los que marcan los caminos de la opinión.

Cuando el líder dice: "...la opinión pública está en favor o en contra de...", lo que pretende dar a entender es que la mayoría de los miembros de la colectividad comparten cierto punto de vista porque él lo impuso así.

González Llaca¹⁷ hace una división de los líderes entre los "naturales" y los "impuestos" diferenciándolos ambos, en que: "...será de mayor fuerza el líder que 'brota' que el líder jerárquico...". Uno es el que surge cuando los miembros de la comunidad le otorgan voluntaria y espontáneamente su apoyo y admiración. El otro es el que tiene una superioridad basada únicamente en un nombramiento oficial. El líder más influyente es el que reúne estas dos condiciones y agrega González que:

...el líder se obliga no sólo a dar cumplimiento a las exigencias de tipo económico, político y social, sino a las demandas sentimentales y afectivas. El líder que se concentra en el primer aspecto es un líder instrumental; su deseo es actuar en el terreno de la eficacia, más que preocuparse por la vinculación espiritual con el grupo. El segundo es un líder afectivo, al cual especialmente los latinoamericanos otorgan un apoyo superior, basado en los vínculos emocionales que éste forja con su comunidad más que el resultado de una reflexión profunda... su opinión será la opinión de todos...¹⁸

La fuerza es uno de los factores de la dominación y paralelamente con esta los conductores sociales, individuos influyentes, capaces de dirigir, manipular, persuadir, ejercer autoridad, mandar y ser obedecidos. Un líder es aquella persona que actúa como modelo para otros.

¹⁷González, *Op. Cit.* p. 63.

¹⁸ Idem

El nombre líder tomado del *lead* inglés que significa dirigir o manejar, implica el principio de la aceptación por parte de los demás, aunque en muchos casos ese consentimiento está viciado por presión psicológica, soborno, amenaza, usurpación y otros medios.

Nunca por la imposición, que sería autoritarismo, aunque produce efectos similares que conducen la conducta de los demás e influye a la formación de la opinión. Es aún más fuerte la opinión de un líder que la de un medio de comunicación, al grado de que muchas decisiones sociales se derivan de esta influencia.

E. LA TEORÍA DE LAS NORMAS CULTURALES

FOTO 6: **EMJ/** A), B) Las costumbres o normas aprendidas desde la niñez producen en el individuo una herramienta para aplicarla en su relación con los demás.



A)

C),D) La convivencia en grupos se fundamenta en ciertas normas o reglas de conducta con el fin de que el individuo se sienta aceptado en un grupo.



B)



C)



D)

El comportamiento individual de una persona en su sociedad es generalmente guiado por las normas culturales impuestas, respecto a una idea o situación determinada, los MCM son los canales que sirven a los creadores de los mensajes para influir sobre la conducta general mediante mensajes audiovisuales, pictográficos y escritos.

La Teoría de Las Normas Culturales, como lo plantea Melvin L. De Fleur¹⁹, postula que los MCM, a través de hacer énfasis en temas de interés público, crean impresiones tales en el auditorio que las normas culturales comunes referentes a dichos temas están estructuradas o definidas en forma particular y específica para cada grupo o sociedad.

La conducta del hombre actual esta directa e indirectamente afectada por la acción de los mensajes emitidos en los MCM. Se puede afirmar que los MCM definen una situación (por ejemplo el usar cierto tipo de ropa) que el sujeto considera que es socialmente aceptada. Cada situación planteada, del tema que sea, provee de guías para la acción y la aceptación en el individuo o el grupo ya que son o parecen ser aprobadas y apoyadas en general.

Las maneras en que los MCM pueden modificar las conductas y normas de vida en un individuo son:

- reforzar pautas existentes o impuestas por los líderes de opinión y conducir a la gente a creer que determinadas reglas son apoyadas por la mayoría. De manera que influyeran y motiven al auditorio para que se sienta participante activo de su sociedad.

- pueden crear nuevas convicciones con respecto a temas en los cuales el público ha tenido poca experiencia previa, con respecto a medio ambiente, por ejemplo.

- cambiar normas preexistentes y por lo tanto guiar a que la gente cambie de conducta con facilidad por medio de la persuasión y la propaganda, principales "armas" de los MCM.

Desde que el hombre fue puesto en la Tierra, se puede deducir que la imposición de normas y reglas siempre existió, pues sin ciertos lineamientos a seguir, habría un

¹⁹ De Fleur, *Op. cit.*, *Vid.* p. 192-201.

desorden y un desequilibrio entre el individuo y su grupo, además de que sería imposible habitar en común con otros.

El usar cierto tipo de vestimenta, por ejemplo, determinan las ideas de cada grupo social. En la actualidad, se tiene que el vestido corresponde al nivel económico social y muchas veces se ve claramente la aceptación o discriminación de la gente con base en esta norma.

Los MCM han venido a revolucionar e incentivar la creación de diversas normas culturales y por medio de estos canales, las personas se ven influenciadas de manera más tajante pues a través de ellos, se plantean estereotipos y formas de vida con una gran eficacia y rapidez en la difusión.

Los MCM influyen sobre nosotros principalmente para cambiar nuestras preferencias en materias triviales como el consumismo. Generalmente en los mensajes persuasivos para invitar a adquirir algún producto, los publicistas evitan que los receptores se hagan cuestionamientos serios hacia los valores morales y afectivos. Aunque estos son instrumentos persuasivos de gran peso, nunca se revela del todo la intención y tan sólo se presenta una situación tal, que ofrezca los atractivos un producto determinado.

Es posible deducir que, dándosele el tiempo necesario a una campaña intensiva en los MCM para promover valores como el cuidado del medio ambiente en las colonias, por ejemplo, podría provocar cambios sustanciales en el sistema normativo de cualquier conducta humana para que la gente haga conciencia de lo que posee sin haberlo comprado para poner de manifiesto el descuido y destrucción paulatina de la atmósfera.

Los MCM pueden reforzar las normas culturales diariamente e indirectamente contribuyen a dar forma a la conducta humana por medio de líneas establecidas. Pueden activar el comportamiento siempre y cuando vayan de acuerdo con las necesidades que un individuo debe tener en su sociedad y con las normas impuestas. La teoría de las normas culturales ha sido, según De Fleur²⁰, 'una de las menos sometidas a prueba por los comunicólogos, es la más controvertida y potencialmente significativa en cuanto a control de masas'.

La teoría de las normas culturales habrá de analizarse de manera tal que se le pueda sacar provecho para usarla no sólo para vender o sugerir violencia (como se hace en Estados Unidos y por consiguiente en México) sino principalmente debe utilizarse para crear conciencia en la población de problemas de fondo como la contaminación del aire, la delincuencia, la drogadicción y la corrupción entre otros muchos. Posiblemente hasta cuando esto se logre se podrá unir al hombre por medio de la tecnología.

²⁰ De Fleur, *Op. cit.* p. 207.

F. PERSUASIÓN

El crear una necesidad en el ser humano, para que adquiera y/o desee poseer un producto, tiene un procedimiento complejo que se fundamenta en el hecho de que es al hombre a quien se quiere convencer y como se dice coloquialmente: "Cada cabeza es un mundo". Se tiene que analizar primero la conducta cambiante de este complejo y apasionante ser, para después crear una estrategia de convencimiento.



FOTO 7: EMJ/La persuasión es una marea social para imponer ciertas conductas , y esta se practica en la escuela, la familia, las religiones y los MCM .

Parecería fácil el persuadir a alguien para que adquiera un producto o acepte cierta idea si sólo vemos (en el caso de la publicidad comercial) el anuncio (por cualquier MCM) que nos ofrece "x" producto de "x" marca. Al momento lo vemos y nos agradan su forma y color, los efectos y los sonidos del comercial, las características del producto y lo que se dice que tiene para beneficiarnos. Después, al ir caminando nos encontramos al producto en un mostrador y nuestra reacción es adquirirlo, a como dé lugar. Esto es sólo un ejemplo de que, para adquirir algo, el consumidor sólo obedece a sus impulsos que son exaltados a través del mensaje persuasivo que recibió de cierto MCM.

El proceso de persuasión sólo se ha planteado, hasta el momento, en sus consecuencias. El alterar los sentimientos y las emociones en un ser humano no es trabajo sencillo sí no se conoce a fondo la estructura de su conducta y lo que la hace cambiar. Para lograr persuadir a alguien, es necesario analizarlo a fondo, determinar su personalidad por medio de la herencia y la sociedad en la que se desenvuelve, además de

su disposición y susceptibilidad. En la medida de que se pueda predecir la conducta de un individuo, se podrá influir sistemáticamente en él.

El término persuasión, de acuerdo con *Lerbinger*²¹ describe una: "manipulación de símbolos diseñada con el fin de producir una acción en otras personas". El autor afirma que al persuadir no se recurre al intelecto sino a la emoción para obtener algún tipo de "consentimiento psicológico" de la persona o grupo a los cuales se persuade. Para lograr la aceptación de una idea, el mensaje persuasivo deberá influenciar psicológicamente al núcleo de personas que se quiere convencer.

La credibilidad en el mensaje persuasivo es determinante para que este sea aceptado. La fuente de la que surja y el medio por el que se trasmita y la manera en la que se organice dicho mensaje, determinará su aceptación o rechazo. *Ross*²² dice que: "...lo persuasivo de un mensaje depende en gran medida de quién lo entregue". Generalmente aceptamos mensajes de fuentes que reflejen autoridad, buena voluntad, sentido común, competencia y experiencia.

El diseñar mensajes persuasivos con base en secuencias de pensamiento naturales, es decir, como piensa normalmente una persona, sin presionar ni exhortar, dará un resultado más efectivo y el mensaje se "digerirá" mejor. De modo que la persona, al recibirlo, reaccionará de acuerdo con lo que se le "ordenó" a su emoción y generalmente lo hará en favor.

La manera de dirigir el mensaje, la actitud inicial para transmitirlo y el sentido que se le dé a este para que lo reciba el individuo o grupo a persuadir, debe ser muy cuidadosa, de manera que el receptor no interprete actitudes ocultas o perciba otro tipo de mensaje.

²¹ *Lerbinger, Diseños para una Comunicación Persuasiva*, p. 1.

²² *Ross, Persuasión: Comunicación y Relaciones Interpersonales*, p. 188.

El mensaje persuasivo se hace notar más en los discursos políticos, donde se requiere de una conciencia general única y donde se necesitan adeptos para hacer crecer política e ideológicamente a un grupo.

De Fleur²³ plantea que el proceso de persuasión no va ligado a alguna teoría en particular ya que se deduce que, al igual que la propaganda, la persuasión es un proceso que se da de manera natural en el ser humano. Sin embargo, existen dos modelos, según De Fleur, para entender la utilidad de la persuasión, aunque ambos varían según las condiciones que se den para crear un mensaje persuasivo.

Uno es el *modelo psicodinámico de la persuasión*, que plantea que la persuasión eficaz debe basarse en modificar en el individuo sus motivaciones y actitudes. Se basa principalmente en el efecto de la comunicación masiva hacia el ser humano y recalca que un mensaje persuasivo tendrá efectividad si tiene propiedades que puedan alterar su funcionamiento psicológico, de tal manera que responda con cierto tipo de comportamiento deseado o sugerido por el autor del mensaje.

Este modelo es capaz de llegar a cada individuo basándose en el carácter general de un grupo o situación social evidente, llámese crisis económica, guerra, contaminación del aire o delincuencia. Por el hecho de llamarse "psicodinámico" es porque dicho modelo pone en movimiento la mente del individuo, con el fin de hacerlo cambiar de parecer en sus preferencias y deseos por un producto, por un partido político o por una situación determinada.

Otro modelo es el *sociocultural de la persuasión*²⁴ y defiende que las variables sociales y culturales (véase **E. Teoría de las Normas Culturales**) desempeñan un papel importante en la determinación del modo en que las personas adoptan nuevas ideas y actitudes.

²³ De Fleur, *Op. cit.* p. 208.

²⁴ De Fleur, *Op. cit.* p. 215.

Los mensajes del modelo sociocultural se utilizan para proporcionar al individuo interpretaciones nuevas de la realidad o acerca de alguna situación en particular que su grupo apoya, de tal suerte que se condicione al individuo a que se cree una convicción por estar las normas culturales impuestas en su sociedad ligadas al mensaje.

El mensaje persuasivo para cada grupo social se deberá diseñar con la intención de crear el consenso general y dar pie a una adopción de conducta que marque al grupo. Se pueden presentar en cada mensaje situaciones y planteamientos de interés general, produciendo que el oyente sea inducido a creer que aquellos son modos de orientación hacia objetos socialmente aprobados en grupos que son para él de gran importancia.

Con base en la ideología de un individuo influenciado por cierto grupo de personas, el lograr que un mensaje lo persuada tendrá que ir en función de hacerle ver que si responde positivamente a la petición (que generalmente encierra cualquier mensaje persuasivo) se ganará una aprobación social y un estímulo en beneficio de su comunidad y de él mismo.

En general, lo que encierran los dos modelos citados es la presión que se debe ejercer en un individuo y/o en un grupo, para obtener una respuesta acorde con una intención predefinida por parte del comunicador.

G. PROPAGANDA

Todos los MCM están llenos de mensajes que buscan "obligarnos" sutilmente a tomar actitudes o preferir ciertas cosas. Ninguno de nosotros vive hoy fuera de la propaganda ya que constantemente se nos bombardea con sugerencias, anuncios, opiniones, consejos y ordenes, encaminados a hacernos creer que nuestra vida va a ser de más calidad por nuestra elección de cierto partido político y nos dicen que esta elección nos beneficiara con un mejor gobierno.



FOTO:8 EMJ/La exhortación a la obediencia de ciertos mensajes, para obtener una consecuencia benéfica es una de las formas de propaganda.

Del latín *propagare*, el término se traduce como propagar, sujetar, acordar, generar, producir. Kimball Young²⁵ define a la propaganda como "la manipulación deliberada de la palabras y símbolos a fin de provocar un cambio en el receptor".

En sus inicios, la propaganda se usó para fines evangelizadores. Jesucristo, con el fin de propagar el *evangelio*²⁶, fue por muchas partes de la antigua Jerusalén predicando la salvación, de manera que esto se ha propagado hasta hoy en día y se acepta por haber sido y ser aún, de gran impacto para quien lo apropia.

²⁵ Young, *La opinión pública y la propaganda*, p. 196.

²⁶ En hebreo esta palabra significa "*buenas nuevas*".

Es común en tiempos de guerra o de elecciones presidenciales que el proceso propagandístico cobre mayor auge, ya que ambas situaciones sociales requieren tener cada vez más aliados para salir vencedores. En la Primera Guerra Mundial se usó la propaganda como dice Young: "Aplicando en favor de las causas sociales lo aprendido en la publicidad comercial y el sensacionalismo de grandes efectos... toda clase de argumentos, sugerencias, persuasiones y esquemas de promoción"²⁷.

Al uso más o menos deliberado, planeado y sistemático de símbolos, mediante la sugestión y/o persuasión como técnicas psicológicas, con el propósito de alterar y controlar las opiniones, ideas, valores, y modificar la acción manifiesta o evidente del individuo se le llama propaganda, que puede ser encubierta o de un claro propósito²⁸.

La propaganda como medio de persuasión de masas se ha convertido en una forma de manipulación simbólica en la cual los destinatarios "no advierten los verdaderos propósitos de los manipuladores", como lo plantea Kimball Young²⁹.

Con la propaganda se busca ejercer influencia sobre los sentimientos humanos, es un proceso puramente psicológico. Los mensajes de la propaganda contienen argumentos sofisticados, se basan en apariencias y sentimientos y se sirve de lo casual y momentáneo para crearlos y difundirlos.

La propaganda es uno de los instrumentos de persuasión de masas más poderosos del mundo moderno. Es necesario tener un profundo conocimiento de los MCM, de los intereses que se defienden en algún grupo, de la identificación ideológica del grupo, de la personalidad de sus líderes y de sus clases sociales para transmitir la propaganda.

²⁷ Young, *Op. cit.* p. 199.

²⁸ Young, *Op. cit.* p. 201.

²⁹ Young, *Op. cit.* p. 200.

En el campo de la ideología y la persuasión, se concibe a la propaganda como un proceso por el cual se afirman ideas por medio de la repetición estratégica de un mensaje o mensajes específicos, principalmente de índole político y con fines proselitistas³⁰.

La propagación de las ideas es fundamental en una sociedad desde que figura como grupo, pues el sentido de pertenencia se da por la apropiación de ideas, actitudes, doctrinas u opiniones, baste sólo la predisposición del sujeto para dejarse influenciar.

La propaganda se originó desde que el hombre pisó la tierra; empezó por difundirse en especie y después en ideología. Hoy en día se usa como una "arma secreta" y aunque hay algunos autores que se han pronunciado porque desaparezca, por las divisiones sociales que produce, otros han llegado a la conclusión de que sería imposible vivir sin ella. Porque entonces sería imposible el proceso de persuasión, tan común desde que el ser humano sabe que sus ideas son aceptadas y diferentes a las demás. La propaganda es la manera de imponer una ideología.

El hacer propaganda en el siglo veinte es un proceso muy sistematizado, pues implica profesionalismo de parte de los comunicólogos que diseñan una campaña, el mensaje debe convencer a los individuos, sin obligarlos a que lo acepten, ya que es una sugerencia o planteamiento que no permite que las personas piensen o reflexionen, más bien, se pretende que se sientan atraídos y actúen en favor a la causa planteada.

El receptor del mensaje propagandístico ya no es un alguien sino un algo. Fabregat³¹ postula al ser humano como un receptor de experiencias, "un animal utilitario, temeroso, excitable y crédulo", un cliente al que se le van a poder vender

³⁰ Entiéndase "*proselitismo*" al acto expreso de propagar ideas con el fin de crear *adeptos* los cuales son los que aceptan el mensaje y lo siguen.

³¹ Fabregat, *El estudio de la propaganda*, p. 96.

nuevas ideas para satisfacer sus necesidades creadas y condicionadas por el mensaje propagandístico y quien lo maneja.

El caso es dominar la opinión. El reforzar ideas y actitudes o bien el activar tendencias. La propaganda hace lícito lo que se censura, ocultación es su sistema y el engaño su hábito. Las verdades a medias, generalmente manejadas en el mensaje propagandístico dan más resultado que la pura y transparente verdad. Se maneja un maniqueísmo que se perfila para hacer creer que las ideas de determinado grupo son las mejores.

Como dice Young:

Nuestro condicionamiento temprano hace posible la asociación emocional de palabras e imágenes con ideas y actitudes. El propagandista provoca la asociación mediante la técnica de sugestión, calculando nuevas ideas y proposiciones con el fin de despertar nuestro miedo de ciertas cosas o nuestra cólera contra otras, y hacernos aceptar y hallar placer en nuevas leyendas y mitos y por proyección participar en ellas.³²

Existen, según Young ciertas "reglas del juego" en la propaganda y las divide en siete:

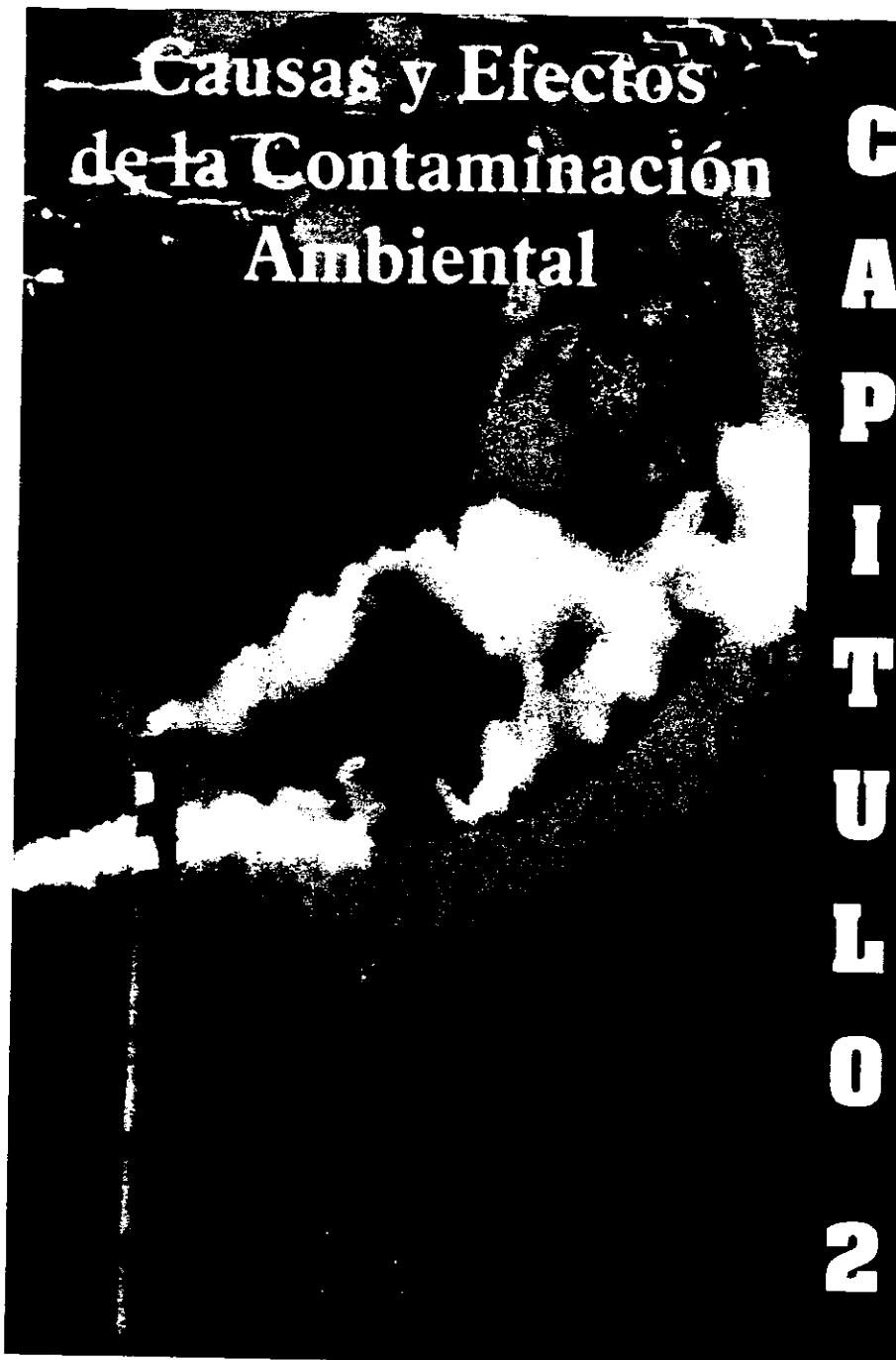
- 1) que esté vinculada con objetivos y deseos básicos,
- 2) las incitaciones primordiales se encaminarán a los deseos emocionales principalmente por atracción,
- 3) el mensaje debe ser presentado de tal manera que se le pueda absorber de manera espontánea,
- 4) el mensaje tiene que tener una repetición sistemática y persistente,
- 5) la manera indirecta o insinuación del mensaje causa más efecto que de manera directa,
- 6) el afirmar en favor del mensaje emitido causa un impacto para quien lo recibe,

³² Young, *Op. cit.* p. 202.

7) propagar el mensaje habiendo definido desde el principio a qué tipo de público se quiere llegar para aplicar una propaganda de corto alcance o una propaganda planeada.³³

Ideas y símbolos, emociones, actitudes latentes o manifiestas para provocar una acción, una aceptación. Esta es la propaganda, la técnica de legitimar las más de las veces mentiras verdaderas o verdaderas mentiras.

³³ Young, *Op. cit.* p. 212.



**Causas y Efectos
de la Contaminación
Ambiental**

**C
A
P
I
T
U
L
O
2**

CAPITULO 2: CAUSAS Y EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL



FOTO 9: EMA/De acuerdo con el químico Mario Molina Pasquel el agujero en la capa de ozono, hasta 1995 era del tamaño del continente Europeo.

Con base en los conceptos anteriores, se tiene que el hombre se relaciona conscientemente con su sociedad y tiene conocimiento de lo que le afecta, pero a pesar de nuestra capacidad de raciocinio, que nos distingue como únicos entre toda la creación, hemos permitido que la conciencia y participación del cuidado al medio ambiente se vea nulificada por el afán de progreso, que trajo como consecuencia la explosión demográfica e industrial, que a su vez produjeron otras lesiones en el razonamiento humano como el egoísmo, el consumismo y sobre

todo la corrupción, que implican destrucción, ya que la voluntad del ser humano está presente para dañar.

Actualmente la Tierra es depositaria de los continuos errores que desechamos por doquier para crear nuevas necesidades, de tal manera que el entorno, que de acuerdo con los científicos tardó en formarse 4 mil millones de años, nosotros lo hemos destruido en tan sólo 150 años, que implica un micro segundo de tiempo cósmico.

A. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN EL D.F.



FOTO 10: RT/A la exregión más transparente ya no se le puede contemplar con claridad debido al aumento en los índices de contaminación.

Hablar del origen concreto de un problema como la contaminación del aire, por lógica comienza con el ser humano, este es un problema de "raíces profundas" en palabras del maestro Heberto Castillo³⁴.

³⁴ Castillo, "Ozono: no se vale alarmar", p. 32, Revista Proceso No. 1004.

El hombre y su medio son productores potenciales de desechos, asimismo, ha creado un modo de vida que se basa en la misma dinámica natural de rendimiento y desecho que hasta hoy, ha seguido esta dinámica, pues el ser humano tiene la misma naturaleza desde su creación, al igual que su medio ambiente, tan sólo el suelo terrestre produce el 77 por ciento de contaminación del aire por óxidos de azufre³⁵ aunque actualmente la ley del desecho se ha incrementado en función de la vida urbana, que está llena de los más variados productos consumibles que se multiplican a como la población lo exige, dando como consecuencia otra peste llamada consumismo.

El Distrito Federal, un paraíso perdido.

Los temas acerca de contaminación ambiental suelen ser interpretados como el afán de los autores de convocar a las autoridades o a la población acerca del estilo de vida que deberían llevar. Las notas y los reportajes terminan siendo la descripción apocalíptica del tipo de sociedad actual, que refleja su comportamiento y su futuro en el cielo gris, el suelo lleno de basura, y pajarillos ahogados por el exceso de humo negro.

Los científicos y las autoridades encargadas del medio ambiente en el D.F. describen la contaminación del aire como algo prioritario de controlar, exponen sus ideas, proponen proyectos viables que se ven generalmente frenados por la falta de recursos económicos, coartando la esperanza que podría representar una nueva oportunidad de resanar el decaído ambiente que nos queda, por no contar con recursos económicos y aún más, con un compromiso ecológico por parte de quienes

³⁵ Dato tomado de la ponencia: "Fuentes Fijas" del Dr. Ricardo Gómez, profesor de la UAM-Azcapotzalco en la Conferencia: *Contaminación*, realizada el 16 de abril de 1997 en el Colegio Nacional.

podrían contribuir a la realización de estos proyectos para fomentarlos y acatarlos, es decir, todos nosotros.

En el panorama general del medio ambiente de una ciudad como el Distrito Federal, siempre se plantea lo mismo: cielos grises, carreteras llenas, muerte, pobreza y destrucción. Hoy en día nos enfrentamos al egoísmo humano, el mal incurable de trascendencia universal que da como consecuencia la corrupción social y ambiental de nuestra urbe.

Como diría Alex Lora:

"El smog es como tu conciencia,
cada vez más densa,
cada vez más negra;
y ya estamos alcanzando niveles
graves de contaminación ambiental
y de contaminación mental."³⁶

Las campañas de concientización acerca del cuidado por nuestro medio ambiente se han planteado siempre con el objetivo de crear una convicción en los receptores a través de mensajes emitidos en los MCM, sin embargo; a pesar de que estos mensajes se transmiten con la intención de hacer un llamado y clamar ayuda por un cielo y una tierra que lo demandan sin palabras, estos mensajes son olvidados rápidamente por lo esporádico de su transmisión y por la falta de énfasis en el mensaje. Por lo mismo, no se puede dar una solución concreta a un problema de origen y los mensajes suelen ser ambiguos y faltos de conciencia real. Como si se hablara de cualquier cosa menos de la vida humana.

³⁶ Ponce, "Cancionero de la Urbe...", p. 57.

Generalmente, los mensajes suelen caer en la obsolescencia o bien en el alarmismo, dejando de lado la buena intención de los autores, que quieren crear una conciencia pública del problema.

La gente se preocupa más por su realidad familiar e individual, es decir: el comer, el vestir, y el existir en una urbe como el Distrito Federal, cuyos MCM exigen a la población únicamente el esfuerzo y la lucha por sobrevivir en un lugar cuya situación en general y atmosférica en particular, se van deteriorando en la medida de que se anhela llegar a la meta del éxito en la "máquina del progreso" con un escape que desecha *smog* puro.

Demasiado evidente para querer ocultarla.

Se acerca

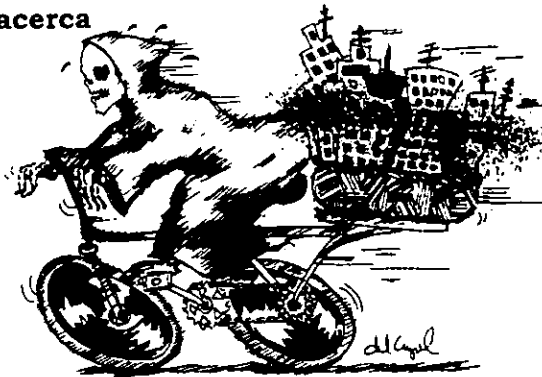


FOTO 11: Del Angel/El Universal/Nos hemos hecho insensibles a la catástrofe

El combate a la contaminación del aire siempre ha resultado ser un tema que no se debe olvidar en el inicio de alguna campaña política, en los discursos retóricos o en las páginas de algún diario o revista famosos de la actualidad en el D.F.

Ciertamente se le ha tomado en cuenta al problema ahora más que antes, ya que se están dejando sentir las consecuencias de todo un proceso contaminante que reafirma su existencia y hace crítico el problema a mediados del siglo XX en la capital

del país, cuando por fin se dan posibilidades de que reciba lo adelantado y moderno del primer mundo, adquiriendo las máquinas que conducirían a la industrialización nacional.

El hombre por naturaleza produce desechos; todos estamos dotados de un organismo que los produce, sin embargo, desde la industrialización hasta hoy en día se han creado maquinarias que evidentemente se basan en una lógica de rendimiento y desecho que, a diferencia de los orgánicos, y los emitidos por las fábricas (llamados desechos inorgánicos) son difícilmente degradados en el medio ambiente.

En el caso de la contaminación del aire, los vientos que circulan en el Valle de México son los que han aliviado un poco el grave problema de la contaminación del aire por *smog* y partículas suspendidas evento que se repite día con día en esta gran ciudad.

Desde el surgimiento de la industria en Inglaterra se contemplaron nuevas expectativas para que el hombre se pudiese desarrollar de una mejor manera y así aumentar su nivel de vida. Vino a ser como un milagro el que se pudieran tener en poco tiempo muchas mercancías que se desplazaban con facilidad ante el estallido del consumismo y las nuevas necesidades de una sociedad hambrienta de lo nuevo.

La contaminación del aire como consecuencia del progreso.

En la medida de que las industrias producían y liberaban indiscriminadamente desechos (que hasta ahora son imposibles de controlar) se unió a este, otro problema "necesario": el uso de los automotores, aliados de las industrias y de las actividades urbanas de la actualidad que incrementaron aún más los niveles de

contaminación del aire en la metrópoli. De acuerdo con un informe de la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), se estima que el auto particular tiene el 71 por ciento de cobertura del total del parque vehicular del D.F.³⁷

Por otro lado, desde su implementación en México; la industria facilitó los procesos de producción y fue definitiva para el desarrollo económico, aunque todo este marco de progreso, ideales consumados y perspectivas de éxito para el futuro, dejaron en segundo plano las consecuencias que hasta ahora han repercutido en la atmósfera del país, principalmente en el Distrito Federal.

La contaminación: problema de imagen internacional.

A medida de que el país progresó y que el Distrito Federal se ponderó como la ciudad matriz de todas las actividades políticas y económicas de la República, se dio la necesidad de implementar algunas medidas de higiene ambiental. Primeramente para evitar que México en el exterior, diera una mala imagen y en forma secundaria porque se estaban dejando sentir los primeros estragos de una despiadada contaminación del aire producida por la infatigable lucha de salir del tercermundismo.

Dichas medidas dieron lugar a programas diseñados para incentivar a la población en general para realizar actividades que iban desde, plantar un árbol, cerrar industrias contaminantes, cuidar de no tirar la basura en la calle, hasta el *Hoy No Circula*, programa y/o campaña gubernamental que pretendía hacer que los automotores revisaran la liberación de gases y desechos tóxicos de sus escapes al

³⁷ DDF, GOB. EDOMEX, SEMARNAP, SS, "Programa para mejorar la calidad del aire...1995-2000", p. 84.

aire para compararlo con estándares internacionales de niveles permitidos y no permitidos de manera oficial.

Por un lado, se deja ver claramente que una ciudad tan grande saldría perdiendo por implantar medidas drásticas para proteger la que también se llamó en un tiempo "la región más transparente", ya que implicaría lo que declaró a la revista Proceso Manuel Camacho Solís, exregente de la ciudad en 1990, cuando se implementó el *Hoy No Circula*: "...no es sano que en la lucha contra la contaminación del aire se apliquen medidas más radicales..."³⁸ Lo anterior, porque reducir la actividad urbana implicaba costos sociales y económicos para el país, el paro total de actividades urbanas, se requería bajar los altos niveles de contaminación del aire de ese año para bajar la circulación de los autos, el manejo de mercancías, el transporte público y los vehículos particulares reducirían en un 40% la productividad, pero se pretendía que a la larga mejoraría, en alguna medida, la calidad del cruento y pesado aire que se respira a diario y a toda hora.

³⁸ Albarrán/ Monge, "El aire no sopló...", p. 8.

FOTO 12: OVACIONES/ El mexicano hace burla de la muerte, incluso de la que el mismo produce.

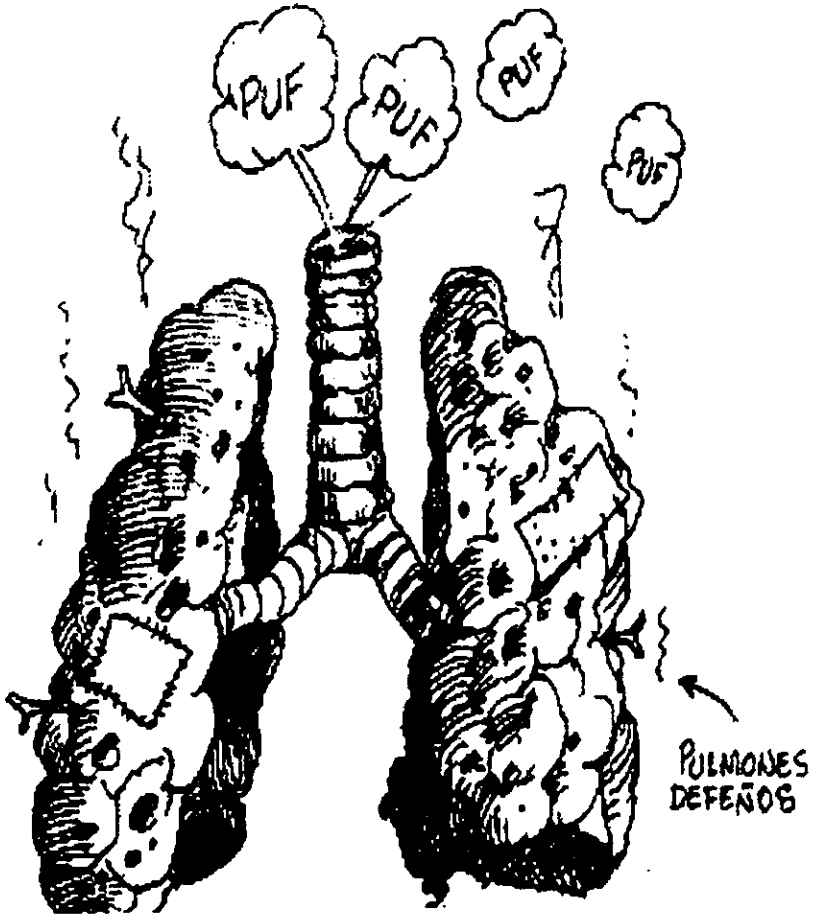


FOTO 13: OVACIONES/Las autoridades deberían tomar su lugar para determinar, de acuerdo con sus facultades, medidas y promociones que orienten a la población para que sepan qué hacer.



La contaminación ¿necesaria?

La actividad urbana ha alcanzado una magnitud capaz de modificar la biosfera. En 1995 el Químico, Mario Molina Pasquel, junto con otros de sus homólogos recibieron el premio Nobel de Química de ese año por sus estudios reveladores sobre la capa de ozono de la atmósfera. Pasquel afirmó que el agujero era de las dimensiones del continente europeo³⁹.

Las señales de cambio en el ambiente mundial son ya evidentes, sobre todo en la atmósfera. El insólito hoyo encontrado en la capa de ozono de la Tierra podría indicar una reducción en todo el mundo de este importante gas, lo cual expondría la vida a niveles peligrosos con radiaciones ultravioletas e infrarrojas. Otro contaminante que provoca el efecto de invernadero es el dióxido de carbono, que se acumula con rapidez en la atmósfera por la combustión interna de los vehículos y amenaza con calentar el clima terrestre y en consecuencia inundar las ciudades

³⁹ Programa ECO, Canal 2, Sección "Profundizando", Marzo 1997.

costeras por el derretimiento de los *icebergs* y trastornar los patrones de precipitación pluvial y estacionarios.

El ozono es un gas que obstaculiza la oxigenación de la sangre y altera el buen funcionamiento del aparato respiratorio. Este gas también afecta el proceso de fotosíntesis en las plantas, su desarrollo y la oxigenación del ambiente.

Hace algunas décadas, se supo que las sustancias a base de cloro y de flúor (como los insecticidas, aerosoles y refrigerantes) dañan el escudo protector de la atmósfera terrestre compuesta principalmente de ozono y que deja a la población y a los seres vivos en general expuestos a los efectos mortales de los rayos ultravioleta que constantemente emite el Sol.

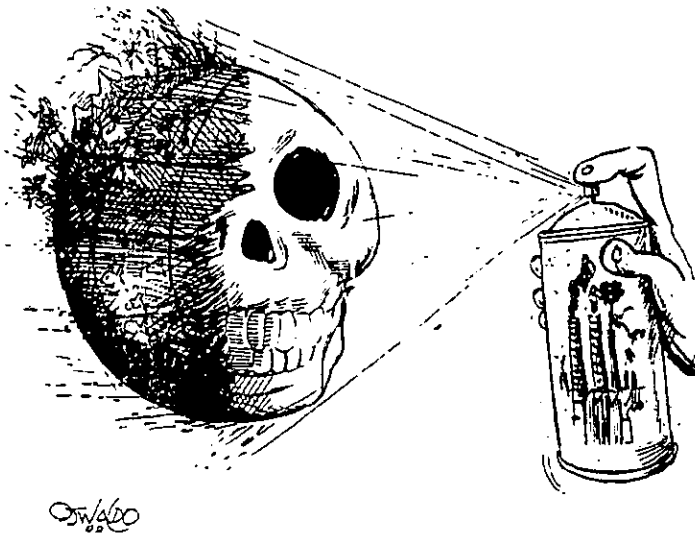


FOTO 14: **OSWALDO**/ ¿Hasta cuándo ignoraremos nuestro error?

Los avances tecnológicos y la puesta en órbita de satélites para la observación meteorológica, han ayudado mucho a determinar incluso las dimensiones del deterioro de la capa de ozono, que está ubicada a 20 kilómetros de la superficie de nuestro planeta.

Respecto al ozono (O³) explican los químicos que es una variedad alotrópica del oxígeno, que en grandes concentraciones adquiere una coloración azul y que desprende un olor fuerte y penetrante. Agregan que el ozono tiene propiedades bactericidas y deodorizantes, pero a nivel del suelo es altamente dañino para la vida, porque integra la niebla fotoquímica y la mezcla de contaminantes que se conoce como "lluvia ácida".

Estos tiempos modernos⁴⁰ como lo interpreta Charles Chaplin, en su largometraje, son rapidez, eficacia, tornillos, aceite y humo negro. La industrialización ha dejado ver sus consecuencias en los individuos como lo plasma esta cinta, así como también algunas más recientes como "THE WALL", donde la industrialización ha hecho de todo y de todos un producto idéntico, gris y ordinario, con poco lapso de vida.

Ya no se distingue la cara de la gente; se han puesto la máscara del lacónico personaje sin rostro y hemos alcanzado el postulado de ser "un ladrillo más en la pared". Sin embargo, se aspira a una vida diferente y nos anima el último argumento de Chaplin en la película *The Moderns Temps* cuando le dice a Poullete Godard "¡no te rindas!", dando a entender al espectador que se puede aspirar a una vida distinta, lejos de la cruda y gris realidad sin esperanza. Claro, esto sólo sucede en las películas.

⁴⁰ Chaplin (Dir.), "Tiempos Modernos", 1936.

Nuestra silueta va caminando sin saber a donde va. con el alma dormida y entristecida, podrida de humo, con los ojos fijos en lo que nos depara el destino, sin fe, ni esperanza en el futuro. Nos han vuelto forjadores de nuestro propio destino: gris, sin vida y muchos o pasan como bueno y sólo se dedican a sobrevivir. Pareciese todo esto sacado de la ficción, pero es real. Tristemente real. G.R.M.

Los relojes aceleraron su marcha cuando nos alcanzó la Revolución Industrial. Se multiplicaron los automotores y los tranvías de mulitas, tan pintorescos, desaparecieron habiendo sido estos últimos los primeros transportes de la ciudad.

Todo implica inmediatez. Con las fábricas en número creciente, y la falta de recursos en el campo los campesinos huyeron de la provincia y se concentraron en la urbe. El aire se oscureció con chimeneas y al aumentar los contaminantes, la atmósfera de lo que era "la región más transparente del aire" y la inspiración de muchos poetas nacionales y extranjeros, se manchó con humo, con polvo, con niebla. Se hizo el *smog*.

Calidad del aire

Naranja

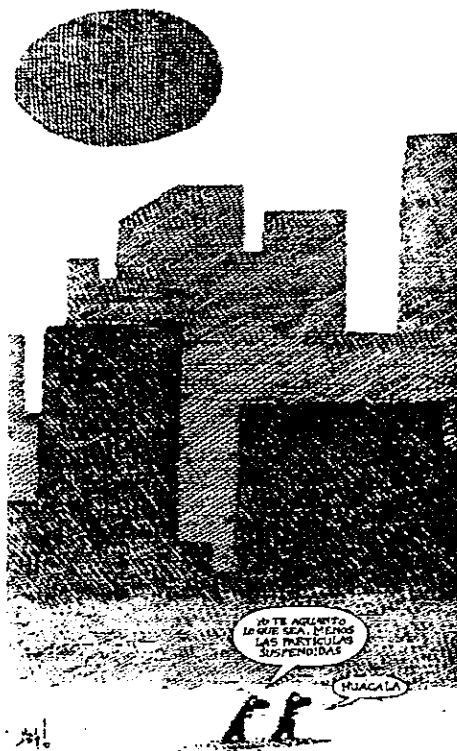


FOTO 15: NARANJO/EL UNIVERSAL/Los capitalinos a su vez necesitan de una guía específica para definir su conducta hacia el apoyo de reglas transparentes y encaminadas al control de la contaminación del aire.

La información: deformadora de la realidad.

La contaminación del aire ha trascendido de tal manera que además de haber cubierto la atmósfera citadina, ahora está ennegreciendo todas las vías por las cuales el hombre se puede enterar de lo que pasa allá en la atmósfera, donde sólo conocen los astrónomos y los geólogos. Los MCM ahora son turbios, las tinieblas de la mentira y la confusión anulan la única esperanza para poder y saber actuar, la información ahora nos ha volteado la espalda y en vez de ser auxiliadora para el conocimiento de la realidad, es juguete de quienes pueden manejar mentiras maquilladas de verdades.

Hugo Gutiérrez Vega, señala que la comunicación social se ha industrializado en los estímulos para los espectadores y de manera "sintética" proporciona la emotividad o inventa realidades ficticias para sacar de la realidad al individuo⁴¹.

El exceso de información de toda clase en la sociedad de consumo de todos los niveles y el continuo bombardeo de noticias sensacionalistas acerca de cualquier cosa conducen a la llamada: "desinformación por aturdimiento", es decir, de tanto que se maneja una noticia con matices variados, según el canal, la gente que la recibe se deja de preocupar por ella porque se divaga y no es de confiar una información acerca del medio ambiente que cambia según el MCM que la transmite.

En este país circula mucha información de un mismo tema pero con sentidos diferentes. Por lo cual, el receptor no puede tener claro qué se ha hecho por la contaminación del aire, qué se va a hacer o qué se debe hacer. No se ha puesto cuidado en los protagonistas del problema de la contaminación del aire, que somos

⁴¹ Gutiérrez, *Información y Sociedad*, p.8.

todos los que habitamos el D.F. y se está perdiendo una valiosa ayuda para que el problema se controle determinantemente.

La inconciencia que delata al egoísmo.

Tomando en cuenta que el progreso implica la salida de la precariedad, de lo primitivo, hasta la fecha en México el "avance al cambio" nunca ha sido una realidad. Estamos viviendo una época difícil entre otros problemas, por la contaminación del aire en el D.F., tomando en cuenta que aún no se ha logrado hacer nada para contrarrestar sus efectos, tal parece que ignoramos la destrucción de este lugar de la Tierra que tenemos como morada temporal.

Se puede deducir fácilmente que los mexicanos tenemos un gran arraigo a nuestra tierra, hemos echado aquí nuestras raíces, sin embargo, los mexicanos también somos hipócritas pues en cuanto amamos algo, así mismo lo dañamos, lo despedazamos y lo hundimos en la podredumbre. Vivimos en la "barbarie" de finales de siglo.

La vida cotidiana ya no está ya bajo buenas condiciones ambientales, ni siquiera regulares. La existencia humana, particularmente en el D.F., se desarrolla en las peores circunstancias sin hacer caso sus pobladores del peligro que un desastre ambiental implicaría, porque no lo conocen, ni saben qué hacer, o si lo saben no lo externan ni lo llevan a la práctica.

Al observar el entorno en que vivimos, difícilmente se dejan de percibir humos y polvos plenos de inmundicia, escuchar ruidos, ver suciedad, degradación ecológica y enfermedades nuevas, y un paisaje nacional que día tras día se deteriora más.

La contaminación: consecuencia de la mala educación.

Es preciso reorientar el ejercicio de la libertad de decisión por medio de la conciencia plena del problema de la contaminación del aire, pero aparte de la voluntad, se requiere de una educación ambiental constante, que fomente el cuidado como un hábito. Además, se necesita la difusión de una cultura ecológica a través de estímulos, es decir, teniendo por hecho que, de lo que se haga ahora, repercutirá mañana. En la Biblia, Dios dice que: "...todo lo que el hombre sembrare, eso también segará..."⁴². También sería útil detener la migración de la provincia a la capital; mediante el convencimiento y la toma de conciencia de la situación que se presentaría y así evitar el incremento de desechos y las grandes aglomeraciones humanas.

Dice por ejemplo, Javier Esteinou en su artículo "Televisión Ecológica" de 1992⁴³:

...si no actuamos ahora a través de la televisión y otros medios de información y cultura transformando nuestras mentalidades para estar más conscientes de nuestros problemas... heredaremos una sociedad enormemente más erosionada, inhumana e inhabitable. Hoy la infraestructura de instituciones culturales del país tienen que dar salidas de sobrevivencia a la ecología de la nación....

Este es sólo un panorama que nos produce molestia, pero a la vez permite que se busquen opciones y probablemente los MCM puedan ser una pequeña luz, que se extingue conforme pasa el tiempo.

⁴² Tomado de la "Epístola del Apóstol San Pablo a los Gálatas" Capítulo 6, versículo 7.

⁴³ Esteinou, "Televisión Ecológica", p. 6.

B. PRINCIPALES CAUSAS DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN EL D.F.

La explosión demográfica, la condición del país como tercermundista, la industria que crece a pasos agigantados, sin planeación ni medición del impacto ecológico, aunada a los miles de automotores que transitan diariamente toda la ciudad y la mala planificación de las vías de circulación, han hecho del D.F. un entorno donde es casi imposible vivir y ha dejado ser una región transparente, y pasó de ser una gran ciudad, a un laberinto sin salida.

Pesadilla

NARANJO



FOTO 16: NARANJO/ PROCESO/
No podemos despertar de la pesadilla por que no hay quien nos diga que es mejor ver las cosas seriamente.

No nos esperábamos ser el centro de operación del gobierno y de sus dependencias, así como de los principales negocios del país, quizás por esto no se previó el mal que trae consigo el progreso, que es el desecho de lo obsoleto, lo que no nos funciona, y todavía no hemos encontrado un contenedor que almacene todo lo que hemos hecho mal. Por eso estamos tan contaminados, por fuera y por dentro.

1. La Población.



FOTO 17: PROCESO/El aumento de población en una ciudad como el D.F. ha sido uno de los principales causantes del actual deterioro ambiental, además de ser precursor del desempleo, la falta de salarios justos y desigualdades de todo tipo.

Un problema urgente de contemplar por el gobierno, y que ha estado siempre paralelo al problema de la contaminación del aire, es el aumento en la población, cuyo crecimiento particularmente en el Distrito Federal, ha sido explosivo. De Alba señala en su estudio que los volúmenes de la población se fueron disparando conforme pasaba el tiempo. En 1940 en la República había 20 millones de habitantes, en el 70 ya eran 50 millones, diez años después subió la suma a 60 millones. De acuerdo con la tasa de crecimiento se preveía⁴⁴ que en el año 2000 seríamos 135 millones.

⁴⁴ Alba, *La población de México*, p.22

Información oficial recalca que la problemática ambiental de México está asociada con la creciente expansión de los asentamientos humanos y el nivel de desarrollo económico, aparte de la concentración de la población en tan sólo tres ciudades: D.F., Monterrey y Guadalajara. Tan sólo en 1993 el 25 por ciento de la población mexicana estaba ubicada en estas grandes urbes⁴⁵.

En 1977⁴⁶ se instituyeron metas demográficas para la reducción de la población en el D.F. y se pretendía que la tasa de crecimiento disminuyera de 3.5 al 1 por ciento para el año 2000. Sin embargo, Alba asegura que el crecimiento mínimo que tuviese la población, siendo muy optimistas a pesar del margen de error sería del 2.7 por ciento⁴⁷.

De la veintena de 1970 a 1990 la población se incrementó en 33 millones con una tasa del 2.6 de crecimiento. En el 70 había 48 habitantes y en el noventa se reportan del INEGI⁴⁸ 81 millones, con lo cual se deduce que se logró reducir la natalidad en un 40 por ciento.

Para 1993 los menores de 15 años ocupaban el 38 por ciento de los habitantes del país, mientras los de 15 a 64 comprendían el 57 por ciento⁴⁹. Este último grupo de edad se ha proyectado que crezca el 3 por ciento anual por lo cual se entiende el hasta ahora marcado desempleo en el D.F.

El gran crecimiento de la población económicamente activa (PEA) en el D.F. tiene tendencia al crecimiento por inmigración. El crecimiento de la población y las inmigraciones contribuyen a alterar los ecosistemas de México, debido a la

⁴⁵ INEGI, *Op. cit.*, p. 79.

⁴⁶ SEGOB, *El poblamiento de México*, p. 26.

⁴⁷ Alba, *Op. cit.*, p. 173.

⁴⁸ Vid. INEGI, *XI Censo General de Población y Vivienda*, México, 1990.

⁴⁹ SEGOB, *Op. cit.*, p. 28.

sobrepoblación que origina, además del descontrol administrativo, social y económico.

Es por lo anterior que el aumento de población en una ciudad como el D.F. ha sido uno de los causantes del actual deterioro ambiental, además de ser precursor del desempleo, la falta de salarios justos y desigualdades de todo tipo.

La crisis que provoca el exceso de población y la falta de políticas rígidas, no sólo de las autoridades sino de cada individuo, se ha ido marcado tanto que en el dato disponible que es de 1993⁵⁰ el 40 por ciento de la población se encontraba en la pobreza extrema, aunque un estudio especializado del INEGI ⁵¹ señala que del 84 al 89 la pobreza extrema predominó en 17 millones de mexicanos y en 1992 se redujo a 13 millones aunque las poblaciones rurales del país que se concentraban en la capital sumaban el 63 por ciento de los hogares. Al aumentar su número, las poblaciones rurales se han visto empujadas hacia la pobreza y el hambre, dando como resultado la degradación de las tierras y la ausencia de trabajadores en el campo.

El afán de pertenecer al "progreso" conllevó a las familias rurales a desplazarse a la capital, en la búsqueda de un empleo bien remunerado, ya que las perspectivas de empleos en el campo se desvanecieron por falta de fomento y recursos. La mayoría de los inmigrantes del país creen que el acceso a escuelas, la atención médica y otros servicios sociales solamente se pueden conseguir en zonas urbanas.

La población inmigrante fue en 1990 el principal proveedor de habitantes de la ciudad de México. De acuerdo con cifras del INEGI ⁵² se estima que el 24 por ciento de la población en el D.F. hasta ese año eran inmigrantes aunque también se

⁵⁰ SEGOB, *Idem*.

⁵¹ INEGI, *Magnitud de la pobreza en México*, p. 20.

⁵² *Vid.*, INEGI, *XI Censo Nacional de población, 1990*

contemplaban decrementos debido a que el Estado de México también se vio con incremento de inmigración pero con poca variación.

En un estudio editado por la Secretaría de Gobernación y el Consejo Nacional de Población SEGOB/CONAPO ⁵³ se estima que la inmigración pretende "equilibrar mercados de trabajo...la movilidad de las personas se inicia cuando el mercado de trabajo está saturado, hay sobrante de mano de obra y se dirige hacia otro lugar donde, supuestamente, el mercado de trabajo requiere de más mano de obra". Sólo que en el D.F. ya se puede decir que hay un exceso de mano de obra y un trato injusto a los que brindan sus servicios como sirvientes, plomeros, jardineros, obreros y mecánicos pues no son bien remunerados y carecen de lo indispensable para vivir.

La población, continúa el estudio, "ha seguido la ruta de las grandes inversiones y el abandono de las actividades agropecuarias en general y el limitado desarrollo regional. Las opciones de las personas y sus familias se han reducido a unas pocas grandes ciudades". Aunque la concentración de la población cause un mal que es irremediable hasta el momento: la contaminación atmosférica.

El D.F. se está haciendo ingobernable, pues el incremento de la población se ha hecho crítico, fomentando un círculo vicioso de contaminación del aire, pobreza, desempleo, delincuencia y violencia.

El crecimiento de la población en México viene aumentando el 1 por ciento⁵⁴ por año, de acuerdo con las proyecciones gubernamentales; tasa alcanzada a mediados de este siglo, aunque las proyecciones siempre tienen margen de error.

⁵³ SEGOB/CONAPO, *Op. cit.*, p. 25.

⁵⁴ SEGOB, *Op. cit.* p.30.

El crecimiento acelerado de la población en México, que podría haberse considerado como un fenómeno naturalmente regulable hasta mediados del presente siglo, hoy se ha convertido en un problema económico, social y político de importancia para gobernantes y gobernados, las instituciones públicas y privadas, nacionales e internacionales.

Se debe tomar en cuenta que está en juego el futuro inmediato de millones de seres humanos que deben alimentarse diariamente; hombres y mujeres que requieren educación; que buscan empleo; familias que necesitan vivienda; congéneres que demandan servicios asistenciales y las mínimas normas de higiene.

Es muy desalentador pensar que a medida de que pasa el tiempo, la adaptación de las costumbres humanas a circunstancias como la contaminación del aire, la pobreza y la violencia nos encamina a situaciones de auténtico desastre y nos hace olvidar que estamos en un proceso de degeneración que requiere acciones inmediatas.

A comienzos del siglo XXI la PEA⁵⁵ habrá aumentado de acuerdo con fuentes oficiales⁵⁶ hasta los más de 100 millones, (Alba pronostica que serán 135) y no se podrán arrancar, de una tierra cada vez más agotada, los alimentos que se necesitan; ni siquiera con la ayuda del maravilloso progreso tecnológico, que irá a beneficiar a los países más ricos porque hoy en día los adelantos científicos son costosos.

Es conveniente señalar que el decremento de la población no es suficiente para el desarrollo del país, si se pudiera lograr un estándar entre fecundidad y

⁵⁵ Se estima que la PEA en México oscila entre los 15 y los 44 años, según Alba, *Op. cit.*, p. 117.

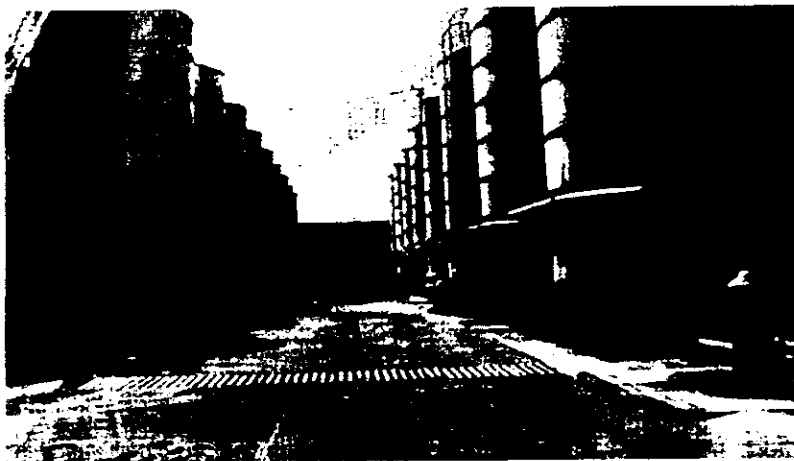
⁵⁶ SEGOB, *Idem*.

mortalidad habría que garantizar para ese número de pobladores los recursos necesarios para un buen nivel de bienestar.

Jamás estuvo la población tan amenazada por sí misma. Los que están sentados en "la mesa del banquete" parecieran no prestar atención a la mano que escribe en los muros terribles palabras de rebelión y violencia. El desastre resulta inevitable. Hoy la conservación y el control son imposibles sin una transformación radical, para recuperar el retraso que llevamos, implica una decisión particular en cada mente.

¿Aunque la gente guarda silencio?, su actitud es evidente: marchas, mítines, plantones, huelgas de hambre y guerrillas. Los chiapanecos hablaron con las armas, y no de la mejor forma. Alegaron su falta de recursos, su pobreza extrema, protestaron y derramaron sangre de muchos por cosas que les hacen falta. Entonces, ¿de qué ha servido tanta industria si sigue habiendo tanta pobreza extrema? Los gobiernos les tapan la boca con pequeñas ayudas que fomentan la dependencia de esta gente a un grupo que ni siquiera sabe a dónde va, que no razona sobre lo que pasará mañana y no quiere ver que este mundo ya no va a resistir mucho.

2. DESARROLLO ECONÓMICO E INDUSTRIAL



a)



b)



c)

FOTO 18: RT/a,b,c: La industria en México se ha querido utilizar como medio para el desarrollo, aunque desgraciadamente ha resultado ser también una fuente de gran contaminación.

El problema del subdesarrollo y la mala influencia de los países de primer mundo da pie a crear la necesidad de formar medios que lleven al país a mejorar sus condiciones económicas, por lo que la industria (establecida desde hace más de 50

años en México), ha sido un gran pilar para la economía nacional pero también la principal contribuyente (además de los vehículos de autotransporte) a degenerar el medio ambiente natural que nos permite seguir viviendo.

Conforme se fue dando el crecimiento económico y territorial de la ciudad de México, a partir de la época de la colonia y con el D.F. como centro de los poderes y actividades comerciales, religiosas y militares, dicha ciudad se convirtió en una las principales de la Nueva España. Sin embargo, no creció a un ritmo constante, sino que pueden ubicarse claramente tres etapas en su evolución.

De acuerdo con Cardozo el desarrollo económico del D.F. tuvo 4 etapas:

La primera hasta 1930, en que la zona creció lentamente y se circunscribía a los límites del D.F., consolidando su papel de centro comercial y de servicios.

La segunda de 1930 a 1950, en que se producen las más altas tasas de crecimiento demográfico acompañadas de la extensión espacial de la ciudad y el comienzo de la etapa de la industrialización para la que resultaban imprescindibles algunos servicios básicos existentes en la zona.

A partir de 1950 y hasta 1980 se conforma la tercera etapa en que se realiza la expansión industrial y la apertura a mercados extranjeros que rebasaba los límites del Distrito Federal.

De 1980 hasta nuestros días, México ha experimentado en su desarrollo un decaimiento en su economía, ya que fue a partir de la llamada Década Perdida en que se hizo aguda la deuda externa y se dio una devaluación en la moneda⁵⁷.

⁵⁷ Cardozo, *El problema del transporte*, p. 8-11.

El decaimiento dio pie a que la situación de la pobreza extrema se agravara, al no tener recursos económicos suficientes, mientras tanto, las industrias existentes también recibían los estragos de la crisis y se deterioraban, produciendo contaminación del aire sin piedad en todas las zonas urbanas.

La industria en México, por mucho tiempo estuvo libre del control de contaminantes al que se le sometía escasamente, ya que apenas en 1985 se dan indicios de la promoción de acciones para controlar la contaminación del aire por las industrias y dicho proceso apenas se le tomó en serio desde 1993 de acuerdo a cifras del INEGI⁵⁸. Al mismo tiempo, en muchos sectores sociales se han reducido las normas tanto de salud y de seguridad como de protección ambiental.

Actualmente la industria está haciendo muchos esfuerzos por mejorar su imagen en lo que se refiere a cuestiones ambientales. Con la entrada del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, se vio la posibilidad y una esperanza para los grupos ecologistas, de que la situación mejorara, sin embargo, hasta hoy se sigue viendo cómo se siguen produciendo *smog* y otros tóxicos de las industrias pequeñas y pobres que no tuvieron oportunidad de estar entre los "grandes", que sí pueden pagar un buen mantenimiento o guardar las apariencias.

⁵⁸ INEGI, *Estadísticas del Medio Ambiente*, p. 199.

3. AUTOMOTORES

Ya que los automotores tanto particulares como públicos son de los principales factores que contribuyen a que la contaminación del aire siga hasta ahora, cabe destacar que el problema que producen sigue difundiéndose, no por falta de planeación, o por proposición de soluciones, o por no tener leyes que protejan el medio ambiente y sancionen a los contaminadores, lo que hace falta es conciencia en todos los habitantes del D.F. para que los más 20 millones de mexicanos tengan un aire más limpio.

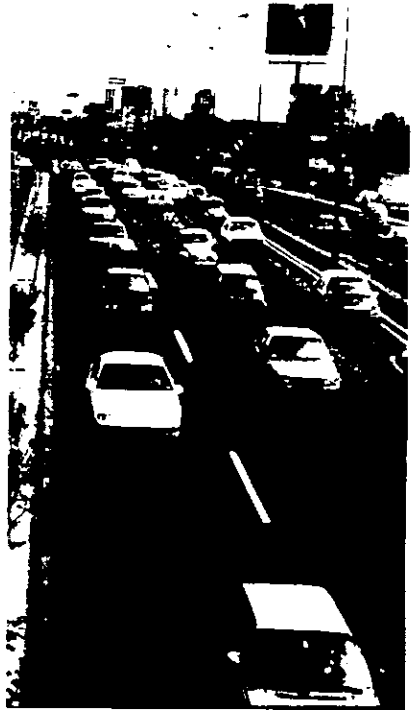


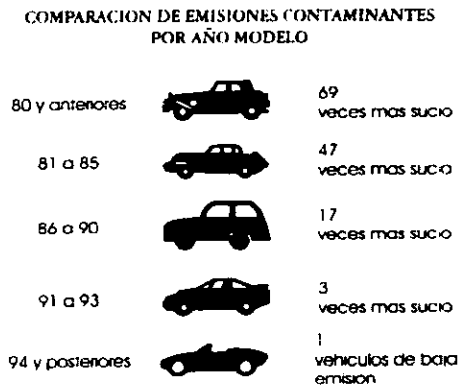
FOTO 19: EMA/Aunque el automóvil es un instrumento vital en la vida urbana se debe vigilar la eficiencia de los motores en la combustión.

Ivan Restrepo hace énfasis de lo anterior en la presentación del libro *Transporte y Contaminación en la Ciudad de México*⁵⁹ y señala que: "todavía no se encuentran canales adecuados para contribuir a evitar el problema (de la emisión de gases contaminantes de los autos)". Respecto a esto, dice el periodista y presidente del Centro de Ecología y Desarrollo: "la carrera la sigue ganando la lógica concentradora de fuentes contaminantes (en zonas urbanas)" entre las que

⁵⁹ Legorreta, *Transporte y Contaminación*, p. 6.

destacan los automotores, cuya tecnología es "inadecuada y atrasada", provocando y fomentando la contaminación del aire de la ciudad.

Lo que llevó a que los habitantes del D.F. usaran el auto particular como su principal medio de transporte, fue la creciente necesidad de traslado, motivada por la concentración y expansión urbana que distingue a nuestra ciudad.



Fuente: Laboratorio de Motoquímica del IMP

De acuerdo con Legorreta el transporte es: "uno de los principales elementos de la estructura urbana y su funcionamiento está condicionado a los procesos de crecimiento demográfico y físico... es un dinámico motor de urbanización, vehículo de crecimiento y concentración de la población en las zonas donde llega"⁶⁰. De manera que se puede afirmar que el problema de la contaminación del aire en el D.F. se debe sobre todo a una mala planeación de las calles y avenidas, además del exceso de población y una falta de conciencia para el cuidado de los automotores que circulan a diario por la ciudad.

⁶⁰ Legorreta, *Op. cit.* p. 31.

De acuerdo con cifras del estudio en cuestión en el D.F. hay casi 20 millones de habitantes en tan sólo el 1 por ciento del territorio y se estima que los viajes por persona al día subieron de 2 millones en 1970 a 8.5 millones en 1995⁶¹. Es por el alto índice demográfico que la demanda del transporte sube y con ella la contaminación del ambiente. A lo anterior hace mención Legorreta diciendo que: " cualquier intento por planificar integralmente el transporte debe contemplar la ordenación territorial de la ciudad"⁶² a lo que se podría agregar el control del crecimiento demográfico.

Desde la creación del auto por Henry Ford en 1942, se ha vuelto un instrumento invaluablemente servicial, ya que acorta las distancias, usa menos energía y rinde el doble que una bestia de carga, se utiliza para transporte individual pero con el crecimiento urbano y la complejidad de las ciudades se tuvo que diseñar un sistema de colectivos que primero salvaron en algo los problemas, luego se han convertido en semillero de asaltos, violaciones y asesinatos.

Es innegable que el automóvil es el más reciente y poderoso factor de crecimiento de las ciudades. Su aparición y uso intensivo que hace de él el hombre, sobre todo en el medio urbano, condiciona el auge de la industria más poderosa y mejor organizada de la primera mitad de siglo: la fabricación de automóviles. Esta industria es la que perfecciona o crea las tecnológicas necesarias para asegurarse del dominio de los mercados de venta. De acuerdo con cifras del INEGI⁶³ en 1990 había 11,972,451 autos, de los cuales 6, 439, 620 eran particulares.

La era del automóvil se caracteriza por el uso indiscriminado del mismo y provoca un cúmulo de problemas, que hacen necesarios estudios más

⁶¹ Legorreta, *Op. cit.*, p. 32.

⁶² Legorreta, *Op. cit.*, p. 34.

⁶³ INEGI, *Agenda Estadística*, p. 29. Aquí se cuentan los camiones de carga y para pasajeros, motocicletas, oficiales, tanto de servicio público, como particulares.

profundos, para el control de las emisiones contaminantes, el congestionamiento de tránsito en las ciudades, el diseño adecuado de espacios urbanos y soluciones para el alto número de accidentes provocados por automotores.

En la ciudad de México se ha hecho indispensable el uso del automóvil particular debido a que el transporte público es deficiente, además de que existe una gran facilidad para adquirir ahora un auto y se ha dejado de lado el fomento al uso del transporte público.

Según estadísticas de 1993, hay un promedio de dos autos por cada 10 habitantes⁶⁴, con tendencia al incremento. En el área metropolitana de la ciudad de México, el 85 por ciento de los vehículos satisface el 15 por ciento de la demanda de transporte, es decir, los autos particulares llegan a transportar sólo al conductor y quizás a una persona más. Mientras tanto, el múltiple pero ineficiente transporte público tiene que absorber la mayor parte de la demanda de traslado de los que no poseen auto. Los problemas de México en este ámbito, específicamente en el D.F., se asemejan a los que tenían las potencias en sus orígenes, con la diferencia de que no se ha llegado aún a controlar aquí el problema.

Con datos del estudio de Legorreta, se afirma que a partir de los cuarenta, el uso del automóvil se generalizó y fue creciendo hasta que en 1988 sufrió altibajos en la industria, debido a que el precio del producto aumentaba conforme a la demanda que era mucha. La crisis de la industria automotriz tuvo auge entre 1982 y 1984, en este último año la venta de automóviles en el país tuvo un decremento del 2.6 por ciento respecto al año anterior y se recuperó en 1985 con el 21.6 de incremento por

64. Yépes, artículo: "En el D.F. hay dos autos por cada 10 habitantes", en Revista Órgano Informativo IAM, p. 11.

los incentivos fiscales. Para 1991 la tasa de crecimiento vehicular fue de 16 por ciento y se prevé que siga en aumento los próximos años⁶⁵.

Hasta 1993 Legorreta⁶⁶ asienta el dato que en el D.F. circulaban 3.5 millones de vehículos aunque otras fuentes, según el autor, revelaban que eran 2.3 de los cuales el 70 por ciento eran autos particulares y se estima que en el año 2000 serán un total de 4.2 millones de vehículos de acuerdo al crecimiento de la población que se estimó que fuera de 3.3 millones en 1990 y 4.6 para el 2000. Es por lo anterior que México ocupa el cuarto lugar en la proporción de automóviles por habitante después de los Angeles, Bangkok y París.

Ante este panorama Legorreta⁶⁷ afirma que: "inauguraremos el siglo XXI habitando la ciudad con más concentración de población y de vehículos, principalmente automotores". No hay duda de que el D.F. seguirá siendo de las ciudades más contaminadas del planeta.

Probablemente, no hay aspecto de la vida diaria o profesional en la que exista mayor consenso que en lo relativo a la existencia de un problema de transporte en las ciudades. Sin embargo, cuando se trata de aportar una definición más precisa del problema se enfrenta a un reto. El transporte es uno de los más conocidos como *messy large problem*⁶⁸.

El transporte es uno de los problemas más complejos y polémicos dentro de las ciudades. No es exagerar cuando se afirma que ha corrido gran cantidad de tinta para analizar el problema. Existe en la mayoría de los países industrializados una lista interminable de estudios y artículos referidos al problema, sus causas y

⁶⁵ Legorreta, *Op. cit.* p. 39.

⁶⁶ Legorreta, *Op. cit.* p. 41.

⁶⁷ Legorreta, *Op. cit.* p. 43.

⁶⁸ Que en inglés significa: *un gran problema en desarrollo*.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

consecuencias. Sin embargo, a pesar de tales esfuerzos, y de la gran cantidad de recursos de todo tipo que son dedicados al transporte, los problemas no sólo persisten, sino alcanzan dimensiones cada vez más impresionantes.

Sin embargo, una de las posibles causas que fomentan el problema es la deficiente cantidad y calidad de esfuerzos tendientes a formar una conciencia plena del problema que implica tener autos y transporte en general en malas condiciones, considerando que la urbe del D.F. no está diseñada, a nuestro parecer para una carga excesiva de vehículos contaminantes.

Las concentraciones urbanas modernas tienen en el transporte de pasajeros uno de los problemas más difíciles de solucionar, pero al mismo tiempo, se hace necesario para que se pueda reproducir la fuerza de trabajo y se articule el sistema económico social.

Los objetivos del Estado al brindar o controlar el servicio de transporte público deben ser múltiples, pues no se trata sólo de que existan medios de transporte en cantidad y calidad adecuados sino que se debe velar para que eviten congestiones en las vías de tránsito y las consecuentes pérdidas de tiempo, se disminuya la contaminación del aire producida por gases tóxicos y ruido, se eviten accidentes, así como las tensiones y agresividad que estos problemas suscitan en los usuarios.

De acuerdo con Cardozo⁶⁹ se estima que el transporte absorbe más del 15% del ingreso familiar, consume cerca del 40% de los energéticos, hasta el 30% del tiempo del trabajador y más del 70% de la inversión pública del D.F., siendo este el principal factor de la contaminación ambiental y la neurotización de los habitantes de la ciudad.

⁶⁹ Cardozo, *Op. cit.*, p. 22.

Colin Clark dice que la lucha contra la contaminación del aire supone un desembolso económico no considerable, lo que sí es de considerar es la actitud de los políticos para hacer que se cumplan las leyes en el ámbito ecológico y señala que: "...enfrentándose (las autoridades) con decisión a las presiones y críticas nacidas de intereses particulares... no será fácil (solucionar el problema) ya que muchas veces esos intereses particulares (de la industria principalmente) contribuyen con sus fondos a financiar las campañas electorales..."⁷⁰

La contaminación ambiental es un hecho que se da en todos los países industrializados. No tiene que ver de manera importante el decremento e incremento de la población pues si no se respetan concientemente las leyes emitidas para el control del problema, la contaminación del aire no desaparecerá. Además de lo anterior, el diseño de las ciudades tiene mucho que ver para que el problema de la polución se controle.

La zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), que comprende 16 delegaciones y ocho municipios, se estima que es de los centros urbanos más grandes del mundo, es el máximo exponente del fenómeno de concentración en México. En 1994, cubre el territorio del D.F. una densidad de población cercana a los 5 489 habitantes por kilómetro cuadrado y se ha estimado que una quinta parte de los mexicanos vive en este lugar⁷¹. Es el D.F. donde también, según la SEGOB, " (se) tienen los más altos ingresos *per capita* del país y los más severos problemas de calidad ambiental" ⁷².

⁷⁰ Clark, *El aumento de la población*, p. 130.

⁷¹ Datos obtenidos directamente del INEGI.

⁷² SEGOB, *Op. cit.*, p. 181.

4. URBANIZACIÓN

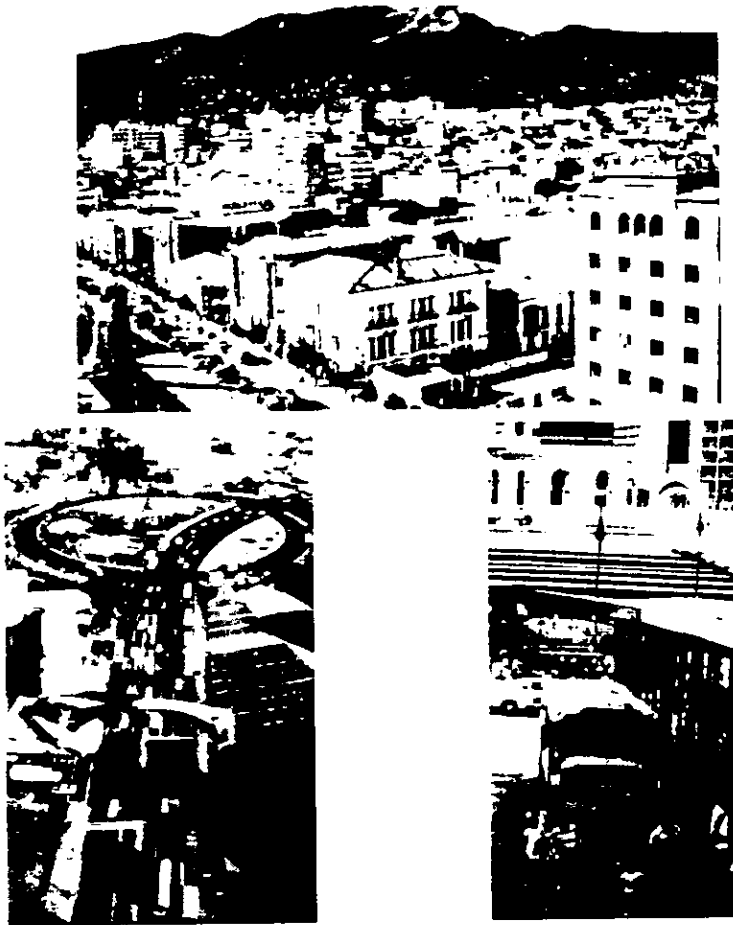


FOTO 20: EMJ/El crecimiento urbano es una de las principales causas de la contaminación del aire, debido a la mala planeación de calles y avenidas donde los vehículos no pueden circular fluidamente.

En Agenda Estadística del INEGI, se menciona que la concentración urbana, industrial y demográfica del país, pero sobre todo en la ZMCM se da por: "el creciente uso de vehículos de motor, la existencia de grandes áreas erosionadas, la

excesiva demanda de agua y energía⁷³ los cuales también han sido factores determinantes en el deterioro de la calidad del aire. Cabe señalar que la zona geográfica de la ciudad es también lo que ha fomentado este problema, ya que se menciona: "además de ubicarse a 2 mil 240 metros sobre el nivel del mar, su geomorfología propicia la acumulación de contaminantes debido a efectos opuestos al flujo predominante de los vientos". El estudio también menciona que la topografía del Valle de México propicia la formación de inversiones térmicas⁷⁴ de baja altura. Principalmente en invierno, los contaminantes se acumulan en una capa de aire poco profunda, lo que deteriora la calidad del aire.

El índice de contaminación del aire que hay en el D.F. se hace cada vez más crítico e incluso se considera imposible que se cambie la tendencia pues las emisiones contaminantes, dice el estudio⁷⁵: "pueden duplicarse entre 1988 y el año 2000".

Como acontece con la mayoría de los términos que manejamos cotidianamente, no resulta fácil tener una definición clara y generalizada de lo que es una ciudad, urbe o asentamiento urbano. Lo urbano se define como todo asentamiento que tenga un tamaño, una densidad de población y una estructura de empleo determinados. También se puede definir como la concentración de ciertos atributos: población, el poder político o económico, servicios, infraestructura, empleo y educación.

Las estimaciones acerca de la amplitud de las tierras perdidas ante la urbanización varían mucho. De acuerdo con Seara: "Lester R. Brown, suma el total de

⁷³ INEGI, *Op. cit.*, p.80.

⁷⁴ *Inversión Térmica*: descenso de aires calientes de las capas altas de la atmósfera, las cuales concentran las nieblas al ras de la tierra y evitan que los contaminantes se disipen. Tomado de: Clark, Colin, *Op. cit.* p. 148.

⁷⁵ INEGI, *Idem*.

pérdidas en el último cuarto de siglo y quedaría reducida a veinte millones de hectáreas⁷⁶. La variación en las cifras sólo tiene una importancia secundaria, por la sencilla razón de que lo único que hacen es alejar un poco el efecto negativo de la catástrofe que se avecina.

La urbanización elimina de modo irreversible, el ciclo de producción de alimentos en muchas tierras fértiles. Esto es tanto más verdad cuanto que las ciudades se han desarrollado históricamente en las zonas más ricas y más favorables para la agricultura. Por eso, lo más importante es fijarse en las perspectivas, a mediano o largo plazo que podría provocar una exagerada urbanización del espacio y una eliminación de las áreas verdes y tierra para cultivo.

La urbanización no limita sus efectos negativos a los aspectos agrícolas, pues la concentración de la población que este problema acarrea en las ciudades es el incremento de problemas ambientales, que se agravarán en los próximos años.

Según Legorreta⁷⁷ de 1920 a 1960, el área urbana de la ciudad creció más de nueve veces (de 46.3 a 435.6 km²). En 1970, la mancha urbana era de aproximadamente 746 km², para 1991 de 1,327 km² que había 681 estaban en los municipios conurbados del Estado de México y los restantes 646 en el Distrito Federal. Se estima que para fines de 1994 el área urbana de la ZMCM será de 1400 km² y para el 2000 de aproximadamente 1 933.

Además afirma que: "la falta de continuidad en muchas arterias de la ciudad, alternativas para comunicar zonas muy congestionadas y, sobre todo, obras viales inconclusas. La forma discontinua y fragmentada como se han edificado, afecta de

⁷⁶ Seara, *La hora decisiva*, p. 58.

⁷⁷ Legorreta, *Op. cit.*, p. 32.

manera importante la planificación de rutas...⁷⁹. A lo anterior cabe agregar que la mala planeación también ha originado los asentamientos desiguales en la población, el exceso de congestionamientos y “cuellos de botella” que incrementan en gran medida la producción de gases peligrosos para el aire que se respira.

Las difíciles condiciones de vida de una gran parte de la población de la ciudad de México producen un aumento muy grave de la conflictividad social, y ello origina una situación de “círculo vicioso” del que no hay salida posible. En la medida que la ciudad se siga extendiendo, la población incrementará, así como la demanda de trabajo, de tal modo que quizás México no dará atención a tales demandas sociales por lo que se tendrán que contemplar medidas adecuadas para resolver dichos problemas.

El proceso de urbanización trae otros efectos negativos, no suficientemente estudiados, en lo que al clima se refiere. Se sabe bien que las grandes ciudades provocan cambios regionales o globales, aunque se sospecha que pueden ser la causa que desencadene cambios climáticos.

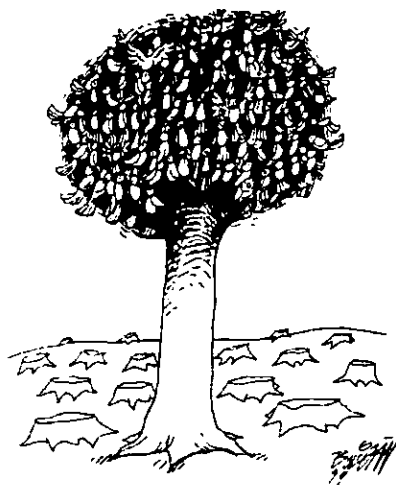


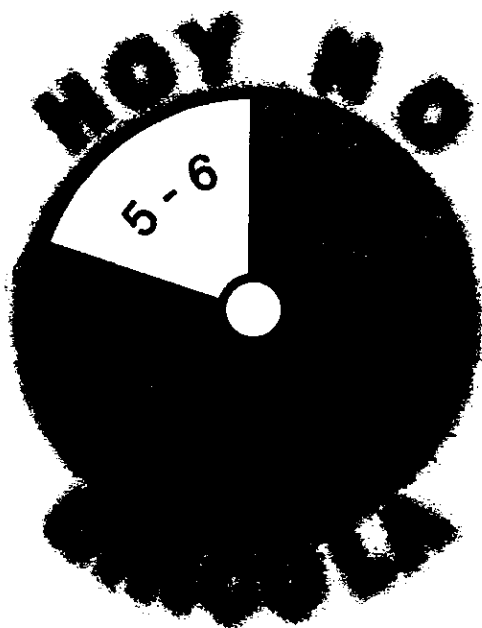
FOTO 21: ANGEL BOLIGON/La explosión demográfica, la industrialización, la urbanización y el uso desmedido del automóvil son las principales causas por las que la calidad del aire es cada vez más pobre.

⁷⁹ Legorreta , *Op. cit.* p. 38.

Las modificaciones ambientales originadas en las ciudades, se completan con las que provocan los automotores, las industrias y los asentamientos humanos irregulares.

Las principales causas que contribuyen a que la contaminación del aire se incrementa se han explicado de la manera más detallada posible, para entender que el panorama previsto para cada uno de los ámbitos mencionados seguirá vigente hasta que el hombre deje de habitar sobre la Tierra. Los aspectos mencionados deben dar pie a hacer un universo que nos debe llevar a comprender que la contaminación del aire no es una enfermedad, sino sólo un síntoma.

La Campaña y/o Programa *HOY NO CIRCULA*



**C
A
P
I
T
U
L
O
3**

CAPITULO 3: LA CAMPAÑA Y/O PROGRAMA HOY NO CIRCULA COMO FENÓMENO DE COMUNICACIÓN

A. ORIGEN Y DESARROLLO



FOTO 22: BENJAMIN FLORES/PROCESO/Debido a las inversiones térmicas producidas en la época de invierno se hizo una campaña ciudadana llamada: Un Día sin Auto, que más tarde se conocería oficialmente como el programa: Hoy No Circula.

Siempre que se habla de contaminación del aire se evoca el mismo panorama: un cielo gris y autos humeantes que enardecidos se desplazan a un destino incierto. Las industrias que, cual volcanes de metal, vomitan humo y gases pestilentes que se acomodan en la atmósfera y se anidan para multiplicarse al por mayor en sus capas y la deterioran.

En la calle, la gente tose, se frota los ojos, experimentan un cansancio común de las urbes contaminadas y la vida citadina. Los niños se enferman más seguido, los ancianos dicen que antes eran tiempos mejores. En los periódicos, la radio y la televisión se informa que se está trabajando para abatir la pobreza, que se ha de combatir el desempleo, que la violencia se está controlando. ¿Y la contaminación del aire? Ha salido del control humano. No se puede abatir.

Esta descripción destaca el alto índice contaminante por todo tipo de fuentes (fijas o móviles). Se define fuente fija como el medio contaminante que no cambia

de lugar, es estacionaria y en este tipo de fuentes se tienen a las fábricas, al suelo y los autos en reposo. Las fuentes móviles se definen como su nombre lo indica, en los artefactos motores como camiones, autos, motocicletas, aviones, y todo vehículo que utilice para su movimiento combustible derivado del petróleo. Ambas fuentes ocasionan la liberación de contaminantes a la atmósfera pues su funcionamiento es a base de combustibles como la gasolina común o el gas licuado de petróleo.

No se puede dejar de mencionar la grave contaminación del aire que ha generado el egoísmo humano, este es un letal contaminante que difícilmente se detecta pues está permanente en cada individuo y quizás ya se haya detectado, pero se hace caso omiso de él, como está ocurriendo ya con los contaminantes que están de manera evidente para todos.

En el caso de los automotores, el control de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera se ha querido controlar por reglamentos restrictivos y el uso de tecnología que permita una mejor combustión, ya que los combustibles no se queman totalmente y como consecuencia liberan gases contaminantes al aire. En sitios elevados como el Valle de México, el aire contiene una menor cantidad de oxígeno por cada unidad de volumen, en comparación con el aire a nivel del mar que permite que los contaminantes se disipen más rápidamente. La quema de combustibles en motores de combustión interna es menos eficiente debido a la baja presión atmosférica, de modo que los vehículos automotores son los que más contaminan el D.F.

Una de las medidas diseñadas para propiciar una mejor combustión en los automotores es el convertidor catalítico, que ha traído esperanzas para el control definitivo de las emisiones contaminantes. Aunque ni esto puede dar un resultado inmediato y efectivo como el que requieren los índices tan altos de contaminación del aire registrados.

El convertidor catalítico es un dispositivo anticontaminante que se instala en el escape de los vehículos con motor de combustión interna. Se emplea con el propósito de controlar las emisiones de monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados y óxidos de nitrógeno.

El mejoramiento tecnológico en México en cuanto a maquinaria automotriz no contaminante es reciente. A continuación se señala una cronología del convertidor catalítico, desde su creación hasta su introducción en nuestro país.

1965. introducción del primer convertidor catalítico de tres vías en Estados Unidos.

1968. La *Ford Motors* realiza pruebas a convertidores de monolito.

1970. Los encargados de revisar la calidad del aire en Estados Unidos (*Clean Air Act Revision*) define que el medio ambiente requiere reducciones del 90% para hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno.

1970-1974. Las compañías automotrices se ven en la necesidad de desarrollar programas para el estudio y mejoramiento de los convertidores catalíticos de monolito.

1974. En Estados Unidos se producen los primeros vehículos con convertidor catalítico de oxidación y bomba de aire.

1976. Se inicia en Japón la utilización de convertidores catalíticos.

1977. Se producen los primeros vehículos con convertidor catalítico de tres vías y sistemas de control de mezcla aire-combustible.

1984. Se introduce una nueva tecnología de convertidores catalíticos de tres vías.

1991. En México se introduce la tecnología de convertidores catalíticos en vehículos nuevos.

La normatividad aplicada actualmente a los vehículos que se venden en el país, es tan estricta como la aplicada en los Estados Unidos de América por su agencia de protección ambiental.

La introducción de estos dispositivos, de acuerdo al documento, permitió la disminución en más del 90% de las emisiones de hidrocarburos y de monóxido de

carbono y en un 60% los óxidos de nitrógeno con respecto al año 1990 de acuerdo con un documento⁷⁹.

En el Valle de México, ubicado a una altura de 2 mil 240 metros sobre el nivel del mar, la quema de combustibles en motores de combustión interna es todavía menos eficiente debido a la baja presión atmosférica y la consecuente deficiencia en la concentración de oxígeno en el aire. Debido a ello, los vehículos automotores que circulan tienden a ser más contaminantes⁸⁰.



FOTO 23: SEMARNAP/Masa Total de Contaminantes Hasta 1993

A pesar de la implementación de un convertidor catalítico en los automotores particulares del D.F., la contaminación del aire ya había tomado un matiz grave, debido a que desde antes de la introducción de esta tecnología la situación ambiental era crítica. Una primera solución fue esta dada en 1991, aunque años atrás se habían conformado leyes y normas. En 1989 se había dictado una medida que se denominó *Un día sin auto*, esta acción surgió de la sugerencia de organizaciones

⁷⁹ Vid. Dirección de Ecología, DDF, "Modernización del Programa Hoy No Circula (borrador)", México, 1994.

⁸⁰ El aire está compuesto por 78% de Nitrógeno, 21% de oxígeno y 1% de otros gases. No obstante, en sitios elevados como el Valle de México, el aire contiene una menor cantidad de oxígeno por cada unidad de volumen en comparación con el aire a nivel del mar lo que se debe a su menor densidad al ser mas baja la presión atmosférica.

ecologistas por controlar la calidad del aire de la ciudad y fue puesta en marcha oficialmente por el Licenciado Manuel Camacho Solís, ex regente del DDF, a partir de noviembre de ese año.

Al paso del tiempo, esta medida no resultó ser del todo efectiva, debido a que en un principio se sugería a la población el compartir el auto con los vecinos, caminar en distancias cortas y como el resultado fue limitar el uso del vehículo un día a la semana, por no cubrir la expectativa de respuesta voluntaria constante por parte de la población, se prefirió instituir esta acción de manera obligatoria llamándosele como ahora se conoce: el Programa *Hoy No Circula*.

El objetivo de la medida fue reducir la base de la tasa de crecimiento del consumo de combustibles utilizados por los vehículos automotores y con ello, sus emisiones contaminantes. Se buscaba que la población, al no poder usar su auto, se movilizara en transporte colectivo, compartiendo un vehículo con vecinos o compañeros de trabajo. El incremento diario de viajes por persona estimado en la demanda sobre el transporte colectivo era mínimo, pues no superaba el 3% de los viajes totales realizados en la ciudad.⁸¹

En 1989 en la ciudad estaba tan crítica la situación ambiental que provocó una alarma gubernamental y ciudadana, ya que los índices de contaminación del aire se registraron en niveles muy altos y preocupantes. Dada esta situación, el 8 de noviembre de 1989, el entonces regente de la ciudad, Camacho Solís, emite un acuerdo en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal (DDF) que a su vez fue publicada en el Diario Oficial de la Federación en donde se consideraron los criterios para limitar la circulación de los vehículos automotores en el D.F. un día a la semana⁸². Dicho acuerdo se dispuso de manera indispensable para limitar la

⁸¹ Dirección de Ecología, *Op. cit.*

⁸² DDF, "Acuerdo por el que se establecen los criterios para limitar la circulación de vehículos automotores en el D.F. un día a la semana", (Diario Oficial) en *Gaceta del DDF*, p. 18.

circulación vehicular de la ciudad, que en aquel entonces tenía un parque vehicular de 2 millones, para evitar la infición provocada por estos.

El acuerdo dispuso suspender la circulación de los autos un día a la semana a partir del 8 de noviembre de cada año para terminar en febrero, período en el que dura el invierno, pues era la época en que se pensaba que las condiciones meteorológicas dificultaban la dispersión de contaminantes que causan estragos en la salud pública.



FOTO 24: FRANCISCO DANIEL/EL UNIVERSAL/Lic. Manuel Camacho Solís exregente de la ciudad y actual líder del Partido de Centro Democrático

Las autoridades encargadas de la implementación del programa, actuaron en el entendido de que después de esta época no iban a reincidir las inversiones térmicas, sin embargo, en 1990 se dispuso otro acuerdo por parte del regente Camacho que establecía que los automotores a diesel también debían entrar al programa.

Considerando que el acuerdo anterior contribuyó en mucho a la reducción de contaminantes, pero que por "presentarse niveles preocupantes de contaminación del aire que rebasan las condiciones óptimas para la salud"⁸³, iba a instrumentarse permanentemente. A partir de este acuerdo, se dieron las ventajas para el tránsito y la salud con la permanencia del *Hoy No Circula*, además de la correspondencia con

⁸³ DDF, "Acuerdo por el que se establecen los criterios para limitar la circulación de los vehículos automotores que consumen gasolina o diesel en el D.F. un día a la semana", en Gaceta del DDF, p. 19.

otras medidas ya tomadas en ese entonces: oxigenación” de gasolina, verificación intensiva y sustitución de motores del transporte público.

Durante el primer semestre de la aplicación del programa, se redujo un 65% la tasa de crecimiento del consumo de gasolinas. La tasa creció únicamente 1.7%, en lugar de 4.7% que era lo previsto de acuerdo con las tendencias históricas.

El *Hoy No Circula* se difundió en los MCM alrededor de dos meses, a través de algunos comerciales de radio, televisión o en alguno que otro folleto o pinta de barda y unas pantallas gigantes que se establecieron en las avenidas de mayor afluencia de vehículos. Además, se estableció que el día que no se circulara daría inicio de las 05:00 y terminaría a las 22:00 horas, exceptuando el transporte de servicio médico, seguridad pública, bomberos, transporte público local y transporte de uso privado en caso de emergencia. Además se señalaba en su artículo 8 que: “los efectos del presente acuerdo serán evaluados periódicamente”⁸⁴ empezando el mes siguiente de su emisión.

En enero de 1991 se emite el acuerdo por el cual los taxistas “manifiestan su decisión de asumir la responsabilidad de mejorar el medio ambiente... para lo cual estarán dispuestos a sujetarse a las medidas que el gobierno dicte al respecto”⁸⁵. El acuerdo señaló que estos vehículos dejarían de circular los sábados rotándose los que tuviesen placas en terminación par e impar, alternadamente.

En la evaluación correspondiente a 1994⁸⁶, realizada por la Dirección de Ecología del DDF, se señala que durante 1990 el programa permitió ahorrar 402 mil

⁸⁴ DDF, *Op. cit.* p. 21.

⁸⁵ DDF, *Op. cit.* p. 22.

⁸⁶ DDF, *Op. cit.* p. 23

litros diarios del consumo total de gasolinas. Para 1994, este ahorro se estimó en 132 mil litros diarios.

La evaluación concluye que la utilización del auto privado representa una delicada responsabilidad social. Quien contamina, debe asumir su responsabilidad de contribuir a revertir el daño ambiental que genera el uso de su vehículo.

Las disposiciones en cuanto a calidad del aire, se crearon a partir de que en México crecieron los índices de contaminación del aire, esto habla de que nunca se le puso un carácter urgente al control de los crecientes índices IMECA que se registraban y no se previó el grave daño que hasta ahora permanece.

A pesar de las medidas implantadas y la utilización de alta tecnología para controlar las emisiones contaminantes en nuestro país, es notorio que aunque las propuestas eran muchas el problema siempre se trató superficialmente pero nunca en serio, ni se siguieron las medidas al pie de la letra. Consecuencia: la corrupción.

Tal parece que en aquel tiempo y en la actualidad, la cuestión ambiental era lo que menos interesaba, y es lo último que se trata en los discursos políticos. En 1985 Miguel de la Madrid Hurtado se interesó en crear disposiciones ambientales que quisieron remendar un poco la grave situación ambiental del D.F. pero estas no fueron para aplicar una estrategia de control, sólo fueron acuerdos y normatividades.

También en 1985, para el inicio de la regencia de Ramón Aguirre Velázquez, se propuso utilizar los MCM para inducir una conciencia ecológica, fortalecer programas especiales de educación ambiental y revisar las normas legales y administrativas que rigen esta materia.

El crecimiento de la población en el D.F. y en México en general agudizó el desempleo, la delincuencia, la subocupación y la pobreza extrema, sin dejar de mencionar el congestionamiento de tránsito, los altos costos de vida, deterioro físico y moral, escasez, precariedad en los servicios e ineficiencia en la administración pública, lo cual aumentó el clima de malestar que se estaba dejando ver cada vez con mayor frecuencia y todo esto ocasionó más contaminación del aire. Las promesas se las llevó el viento.

El *Hoy No Circula*, generado a raíz del aumento gradual del nivel contaminante de la ciudad, ha tenido un seguimiento a la fecha igualmente gradual. De acuerdo con lo señalado por la Dra. Guadalupe González, Subdirectora del Departamento de Modelos de la Calidad del Aire, del Instituto Nacional de Ecología (INE), este programa y su instrumentación han ido paso por paso ya que "no se pueden prever los efectos"⁶⁷.

Es por consiguiente que el *Hoy No Circula* diseñado para bien, técnicamente, no puede tener un buen resultado constante, pues no se sujeta a resultados de laboratorio, "no es algo controlable", señaló la Dra. González: "se está haciendo lo que se puede".

No existe una solución simple para los problemas de contaminación del aire generados por el transporte, las autoridades encargadas del seguimiento del *Hoy No Circula* han decidido en su evaluación el proponer metas a futuro y señalan que se requiere de una estrategia integral que incluya: expansión y mejoramiento del transporte colectivo, desaliento de uso del transporte individual y la promoción de su uso racional, la modernización ambiental del parque vehicular, la introducción de nuevas tecnologías avanzadas de control de emisiones, verificación periódica de las emisiones, uso de combustibles alternativos así como la modernización y ampliación

⁶⁷ Rojas, *Entrevista con la Dra. Guadalupe de la Luz González*, Anexo 1.

de la infraestructura vial. Cabe señalar que todo esto se ha hecho poco a poco y el problema, de la misma forma se complica más.

Las expectativas para el control de la contaminación del aire del D.F. son muchas, hay muchos retos que seguir pero sin un empuje y una decisión de cambiar las cosas definitivamente, será difícil hacer algo, se le deben poner pies a las promesas.

El ex Director de Ecología del ex Departamento del Distrito Federal (DDF), Ingeniero Rodolfo Lacy Tamaya, señaló en entrevista⁸⁸ que realmente "el *Hoy No Circula* sí funciona, la gente sólo habla por hablar, la consecuencia de la alta contaminación no fue la compra excesiva de autos, aunque hubo un período donde subió la venta pero no ha sido la misma siempre".

Existe una percepción muy extendida entre la opinión pública de que la aplicación permanente del *Hoy No Circula* incentivó a la adquisición de autos y se propició un incremento adicional en el consumo de gasolinas. Ello contrasta con el hecho de que únicamente el 17% de los viajes que se realizan en la ciudad son en este medio de transporte, mientras que el 82% restante de la población se desplaza en transporte colectivo y aproximadamente el 1% en motocicleta o bicicleta⁸⁹.

La disminución importante en el consumo de gasolinas, habiéndose acabado de implantar el *Hoy No Circula*, duró mientras la gente reorganizaba su capacidad de transportarse incrementando los viajes realizados cada día, organizándose para compartir el auto entre sí o con amigos, utilizando más los otros autos de la familia o de la empresa y en el caso de los estratos sociales con ingresos más altos, hasta el momento en que adquirieron un auto adicional. Sin embargo, una vez incorporado el efecto del programa el consumo de gasolinas reinició su tasa de crecimiento.

⁸⁸ Entrevista realizada en la Dirección de Ecología del DDF el 26 de julio de 1997.

⁸⁹ Dirección de Ecología, *Idem*.

Las ventas de autos en la ZMCM presentaron un crecimiento anual promedio de 13% de 1988 a 1994. Sin embargo para el primer semestre de 1995 las ventas tuvieron una reducción del 61% en comparación con el mismo período de 1994⁹⁰.

En una encuesta realizada por la Comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en el Valle de México, se encontró que, de entre las personas que tienen más de un auto, sólo un 22% adquirieron uno adicional para poder circular diariamente, con esto se recupera la contaminación del aire reducida por el *Hoy No Circula*.

Sólo hasta la sexta parte de los viajes que se realizan en la ciudad se efectúan en vehículos particulares, mientras la mayoría se mueve en transporte público.

La principal fuente de contaminación atmosférica en el Valle de México son los vehículos automotores. Se estima que en la ZMVM, circulan alrededor de 3 millones de vehículos automotores que consumen diariamente una cantidad de combustibles equivalente a 21 millones de litros de gasolina. De acuerdo con las últimas estimaciones realizadas por la Comisión Ambiental Metropolitana, los vehículos automotores aportan el 75% del volumen total de contaminantes que son arrojados a la atmósfera.⁹¹

⁹⁰ Dirección de Ecología, *Idem*.

⁹¹ DDF, *et. al.* "Programa de verificación vehicular obligatoria en la Ciudad de México". Informe Anual, pag. 1

**INVENTARIO DE EMISIONES CONTAMINANTES A LA
ATMÓSFERA EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO**

Toneladas por año (%)

FUENTE	CO	NOx	SO	CO²	M	TOTAL %
Industrias/Servicio y Residencial	9,644	36,859	33,268	431,532	7,435	518,738 (13%)
Vehículos Automotores	2,348,497	91,787	12,200	555,319	18,842	3,026,645 (75%)
Naturales (suelos)				38,909	425,337	464,246 (12%)
TOTAL	2,358,141	128,646	45,468	1,025,760	451,614	4,009,629

CO: Carbono, NOx: Óxido de Nitrógeno, SO: Óxido de Azufre, CO²: Bióxido de Carbono, M: Metano

El *Hoy No Circula* influyó en una forma poco significativa en la dinámica de las ventas de autos nuevos, ya que el motor de estas ha sido el propio ritmo de la actividad económica en el país. Sin embargo, la permanencia del programa estimuló a la gente a no deshacerse de sus autos usados, cuando adquirieron uno nuevo. Los autos particulares no son muchos en la ciudad pero representan una gran fuente contaminante por encontrarse en mal estado y liberar más tóxicos a la atmósfera por la mala carburación.

Para continuar reduciendo la contaminación atmosférica en los próximos años, las acciones ya en marcha deberán reforzarse, ampliarse y complementarse. Se deberá desincentivar el uso del automóvil privado, aunque como la industria

automotriz produce grandes divisas en México, no se prevé que sea pronto. Se tendrá que continuar expandiendo el transporte colectivo eléctrico y revisar su operación para que el servicio sea realmente eficiente, sin dejar de mencionar que se debe valorar su calidad contaminante, debido a que la generación de energía eléctrica produce gran cantidad de tóxicos al aire. Se deberán sustituir los microbuses por transportes más limpios y de mayor capacidad.

Habrá que modernizar la industria y los servicios, incluyendo sistemas de control de emisiones eficientes y una supervisión más estricta y honesta del cumplimiento de las normas ambientales. Habrá que terminar de instalar los sistemas de recuperación de vapores de gasolina, en todo el proceso de su manejo. Se deberán reforzar los mecanismos de vigilancia permanente sobre los centros de verificación vehicular. Se tendrá que continuar con la reformulación de combustibles y solventes, para reducir su reactividad en la atmósfera.

Una renovación provocada en la flota vehicular en la ZMCM, nos tomaría un período de 16 años, para que casi la totalidad de los autos en circulación en el Valle tuvieran convertidor catalítico⁹². Es inevitable que mientras se alcanza ese objetivo las violaciones a las normas de calidad del aire sean severas y frecuentes.

La evaluación del *Hoy No Circula*⁹³ propone las siguientes medidas:

- Fijar una edad límite a los autos particulares
- Aumentar sensiblemente el precio de la tenencia para autos viejos.
- Establecer límites más estrictos para la verificación de autos viejos.
- Establecer un sistema de inspecciones de seguridad para autos privados.
- Establecer un programa para la compra de "carcachas" y reciclamiento de sus partes útiles.

⁹² De acuerdo con datos del DDF. Dirección de Ecología

⁹³ DDF, *Op. cit.*, p. 40.

Además, el documento comenta que dichas medidas son "regresivas", en el sentido de que afectan al que menos poder adquisitivo tiene, también algunas de ellas pueden ser incluso inflacionarias, y otras pueden crear problemas administrativos y de corrupción. Es importante destacar que estas medidas requieren de la voluntad política y colectiva de acuerdo con lo comentado por el Ingeniero Gabriel Quadri de la Torre, Director del Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable (CESPEDES): "...que la gente sepa que el problema sigue siendo grave, parece que se nos olvidó... la gente ya no se preocupa por eso, ya no está dispuesta a sacrificar su bienestar cotidiano en aras de un bien público o colectivo como es la calidad del aire..."⁹⁴.

También el Lic. Manuel Camacho Solís, exregente de la ciudad y actual líder del Partido del Frente Democrático, opinó que se debería hacer un gran esfuerzo de convencimiento en la gente, esto podría justificar el que ciertamente las autoridades estén concientes del problema tan grave que es la contaminación del aire, pero es evidente que no se ha encontrado una clave para que el combate a la contaminación del aire sea una cuestión que nos comprometa a todos los que vivimos en la ciudad.

⁹⁴ Rojas, *Entrevista con el Ingeniero Gabriel Quadri de la Torre*, Anexo 1.

B. EFECTOS DEL HOY NO CIRCULA EN LA POBLACIÓN.

Luis Echeverría, José López Portillo y Miguel De la Madrid Hurtado, aprobaron leyes y crearon organismos especializados para tomar cartas en el asunto de la contaminación en general pero sin lograrse nada en concreto en el control de las emisiones contaminantes y sin lser verdaderamente incisivos los mensajes, los programas y los escasos mensajes emitidos.



FOTO 25: JOSE CARLOS GONZALEZ/LA JORNADA/Los niños son los principales afectados por la contaminación del aire.

Como punto importante sale a relucir el caso omiso para educar bien a la población en materia del medio ambiente, sin embargo, hay datos que expresan las medidas puestas en marcha. Tales son las cifras del INEGI⁹⁵ que señalan que se han creado infinidad de disposiciones, aunque es notoria su falta de efectividad, pues el problema en vez de controlarse ha tomado fuerza y se agrava día con día.

Tal parece que aproximándonos al final de siglo, en el país no existen MCM eficientes y/o canales adecuados para tocar el tema ecológico e instruir a los capitalinos para hacerles ver que si usan sin medida su o sus autos y no los afinan

⁹⁵ INEGI, *Op. cit.* p. 80.

adecuadamente, se deteriora la calidad del aire, no sólo para unos cuantos sino para todos.

No existe creatividad en la materia, todo lo que se ha hecho es irrelevante. A continuación se muestra una tabla⁹⁶ en la que se puede ver que realmente las autoridades encargadas del medio ambiente en nuestro país han seguido un plan de estrategias para controlar los problemas ambientales, sin embargo, se puede asegurar que más de una de estas no está totalmente abarcada en sus objetivos principales y/o no ha cumplido el fin para lo que se creó, resultado: pérdida de tiempo y recursos.

⁹⁶ *Idem.*

No.	Acción	Ejecutor	Fuentes de financiamiento			
			Nacional	Externo	Total	Avance
<i>Fuentes de financiamiento de las acciones</i>						
<i>(Millones de dólares)</i>						
1	Elaboración de gasolina de calidad ecológica internacional	PEMEX	\$497.50	\$227.50	\$725.00	\$101.92
2	Elaboración de diesel con bajo contenido de azufre.	PEMEX	\$256.00	\$168.00	\$424.00	\$162.53
3	Elaboración de combustóleo con bajo contenido de azufre.	PEMEX	\$120.75	\$362.25	\$483.00	
4	Elaboración de compuestos oxigenados TAME Y MTBE.	PEMEX				⁴
5	Suministro de gasolina sin plomo Magna sin para los vehículos 1991 con convertidor catalítico.	PEMEX	\$345.00		\$345.00	\$345.00
6	Continuación de suministro de gasolina oxigenada con MTBE.	PEMEX	\$118.75		\$118.75	\$118.75
7	Clausura definitiva de la Refinería (1991).					
8	Instalación de medidores de emisiones de chimeneas de la Refinería (Rescindido).	PEMEX	\$500.00		\$500.00	\$500.00
9	Instalación de membranas internas flotantes en los tanques de Almacenamiento.	PEMEX	\$1.60		\$1.60	\$0.63
10	Instalación de equipos para recuperar vapores en terminales de recibo, distribución de combustibles y gasolinería	PEMEX	\$3.40	\$13.50	\$16.90	\$0.20
11	Instalación inmediata de convertidores catalíticos en todos los Vehículos a gasolina, modelo 1991.	Sector Privado Sector Privado		\$10.50 ⁶	\$10.50 ⁷	⁴
12	Ampliación del Metro.	DDF				⁴
13	Renovación de R-100 con 3500 unidades de baja emisión Contaminante.	DDF	\$122.00	\$15.03	\$137.03	\$137.03
14	Reordenación y ampliación del Sistema de Transporte Eléctrico	DDF				⁴
15	Mejoramiento de vialidades, semaforización, estacionamientos y Coordinación de modos de transporte.	DDF				⁴
16	Autorización de rutas de autobuses para reducir el uso de vehículos Privados; estímulo al transporte institucional de escolares y empleados.	Edomex Sector Privado	\$30.00		\$30.00	
17	Continuación del Programa <i>Hoy No Circula</i> .	DDF Edomex	\$2.00		\$2.00	0.14
18	Ampliación del Programa de Verificación Obligatoria de Vehículos a gasolina, diesel y gas licuado de petróleo.	Edomex	\$11.20	\$2.60	\$13.80	\$2.41
19	Renovación de flotillas de camiones de carga a gas LP incorporando Convertidores catalíticos.	SCT DDF Sedesol PEMEX Sedesol Edomex	\$45.50		\$45.50	\$38.20

20	Renovación de convertidores catalíticos en taxis, combis, minibuses y transporte de carga	Edomex	\$1,366 00		\$1,366 00	\$119.53
21	Cambio de combustóleo por gas natural en industrias.	DDF Sedesol	\$1 80		\$1.80	
22	Convenios con la industria para el control de contaminantes.	Sector privado DDF				
23	Prohibición de nuevas industrias contaminantes.	Sedesol Sector privado DDF				
24	Racionalización del abasto de materiales y bienes de distribución nocturna en la ciudad.	Edomex DDF	\$1.00		\$1.00	\$1.00
25	Control de emisiones y reubicación de fundidoras.	Sector Privado Sedesol	\$52.50		\$52.50	
26	Realización de monitoreo continuo de las industrias más contaminantes.	Sector privado Sedesol	\$5.00		\$5.00	\$1.00
27	Mejoramiento en los procesos de combustión e instalación de equipos de control de emisiones de contaminantes a la atmósfera en establecimientos de servicios.	Sector Privado Sector Privado	\$30.00		\$30.00	
28	Utilización de gas natural en las termoeléctricas en sustitución de combustóleo, hasta que se cuente con este energético con bajos contenidos de azufre.	CFF PEMEX	\$33 30		\$33.30	\$33.30
29	Suspensión invernal de labores en la operación de unidades de generación.	CFF				
30	Instalación de monitores continuos de emisiones en las centrales Termoeléctricas.	CFF	\$2.00		\$2.00	\$0.12
31	Programa: "Cada familia un árbol" Programa de reforestación urbana	DDF DDF-BID Edomex	\$0 50 \$100 00	\$100.00 ⁵	\$0.50 \$200.00	\$0.50 \$0.00
32	Reforestación rural del valle de México y su área ecológica de Influencia	DDF Edomex Morelos	\$62.26	\$74.27 ²	\$136.53	\$2.77
33	Programa de pruebas de dispositivos anticontaminantes y Combustibles alternos en vehículos automotores	IMP	\$0.20		\$0.20	\$0.20
34	Instalación de laboratorios de control de calidad de combustibles	PEMEX PEMEX	\$4.60		\$4.60	\$4.60
35	Ampliación y reforzamiento de la RAMA en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México	Sector Privado Sedesol	\$0.50	\$2.42 ⁴	\$2.92	\$2.92
36	Desarrollo del "Estudio global de la calidad del aire"	Los Alamos IMP-PEMEX	\$5.07	\$4.50 ³	\$10.07	\$7.11
37	Zona Metropolitana de la Ciudad de México.	SSA-DDF	\$2 30		\$2.30	\$1.00
38	Relación permanente con universidades y centros de investigación	Sedesol	\$6 50		\$6.50	

	DDF	IMP		
39 Capacitación de maestros y formación de los niños	Sector	\$4.10		\$4.10
	Educacional			
40 Programa de formación profesional y capacitación	Sector	\$3.60		\$3.60
	Educacional			
Totales		\$3,734.93	\$981.07	\$4,716.3
Porcentaje				\$1,581.1
				0
				5
				100.00%
				33 53%

1 Avances financieros hasta diciembre de 1992.

2 Eximbank, Japón.

3 Fondo para la Cooperación Económica a Ultramar (OECE), Japón.

4 Costo incluido en la medida 1.

5 Debido a sus emisiones, el Gobierno Federal decidió cerrar permanentemente esta refinería y construir un parque para los habitantes del área.

6 Banco Mundial.

7 Banco Interamericano de Desarrollo.

FUENTE: Secretaría de Desarrollo Social, México: Informe de la situación general en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente 1991-1992, México, 1993.

Los MCM no están siendo usados para unir a las naciones o dar a conocer otras culturas. Esto podría ser la principal función de los medios pero su beneficio social parece no cumplirse y se ha perdido un buen propósito de hacer conciencia social por medio del audio, el video y la escritura en materia de protección ambiental. Actualmente los MCM son utilizados por *grupos de poder*⁹⁷ y se usan para transmitir informaciones "maquilladas" del sistema político dejando muy aparte el tema ecológico, que debiera ser más importante que las campañas políticas o la publicidad.

En México hay un bajo porcentaje de población que se preocupa por ver qué pasa en el mundo y menos aún el que se informa de qué es lo que pasa con su medio ambiente natural ya que el formato de los mensajes y/o llamados a tomar conciencia, carecen de credibilidad y eficacia y hacen dudosa y nula alguna buena intención.

⁹⁷ Entiéndase como *grupos de poder* a la o las personas que poseen abundantes recursos económicos con los que manipulan lo que se dice o no se dice en los MCM.

Entre los resultados más importantes de la encuesta se detectó que la mayoría de los mexicanos usan como principal MCM a la televisión, siendo esta una contenedora de mensajes, que lejos de apoyar el cuidado al medio ambiente salvo algunas excepciones en documentales de canales culturales como 11, 22 y 40, invita a la violencia y la disipación de la mente de manera que la gente sólo divaga y no pone atención a los problemas, pues piensa que los suyos ya son demasiados.

En la encuesta aplicada para esta investigación⁹⁸ la gente coincidió en 58% en su gusto por la T.V., con un 55% resultó la radio. Con 69% la gente estuvo de acuerdo en que ha recibido más información sobre el programa *Hoy No Circula* y además con 67% argumentó que en la T.V. les gustaría que se hablará cuidado al medio ambiente.

La información difundida por radio, televisión y medios impresos que se ha manejado en torno al estado de la capa de ozono, el efecto de las partículas suspendidas, el índice metropolitano de la calidad del aire (IMECA), la contaminación del aire producida por automotores, el desperdicio de agua y las especies en extinción, junto con las medidas oficiales que se han de seguir para dar un control a dichas situaciones, son un *collage* de ideas y propuestas que forman una maraña en el pensamiento de gente como la de México que no está acostumbrada a que estos medios hablen de este tema y mucho menos que le enseñen a tener cuidado por su medio ambiente.

No se nos ha educado para tener un compromiso con nuestro medio ambiente y esto deja a la contaminación del aire en segundo plano, ya que importa más el

⁹⁸ Rojas, *Interpretación de Resultados*, Anexo 2.

bienestar individual, la seguridad y pensar en qué es lo que vamos a comer mañana o cómo nos vamos a cuidar de un asalto, en vez de meditar si vamos a poder respirar.

Siempre pensamos primero en nuestra vida. Lo que sentimos más nuestro, meditamos en cómo deshacernos del efecto inmediato del ataque de un extraño. Sin embargo, la contaminación del aire es algo que nos asalta, robándonos la posibilidad de respirar bien pero que lo hace tan sutilmente que ya nos acostumbramos.

Nos hemos limitado a crear leyes, realizar algunos eventos relacionados con la contaminación del aire en donde sólo se hacen promesas y propuestas, pero seguimos igual, no estamos siendo específicos en cuanto al modo de control y concientización y se ponen en marcha programas de poco alcance, que generalmente no tienen una visión clara y amplia del problema con la buena intención de hacer "algo", pero sin animarnos a tomar medidas drásticas que significarían detener toda acción de abuso con los principales productores de contaminantes del aire: los automóviles, la sobrepoblación, la mala planeación de la ciudad, la mala calidad del transporte público y la pésima vigilancia ecológica de las industrias. Pero sí se puede, sólo que las políticas del país se han encargado de no frenar los efectos del problema, porque no sabe cómo. El Ingeniero Quadri comentó que precisamente la pobreza puede estar siendo una justificación que esté frenando que la población se involucre en el problema, pues señala: "...la pobreza está asociada al deterioro ambiental, entre más pobreza haya, habrá más problemas ambientales..."⁹⁹. Recordemos que tan sólo los autos particulares son causantes de gran polución, debido principalmente a que se crean en cada calle y avenida mal planeada los famosos "cuellos de botella".

⁹⁹ Rojas, *Entrevista con el Ingeniero Gabriel Quadri de la Torre*, Anexo 1.

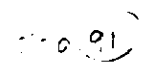
Es poco el porcentaje de autos particulares circulantes en el D.F. pero se ha observado que la mayoría son viejos y con mal mantenimiento, de ahí que con sólo el 17%¹⁰⁰ de la población que tiene uno, es suficiente para que el aire esté como está hoy en día. Es preciso que se entienda que de no poner un límite a los excesos de este tipo, entrando el año 2000 no tendremos una calidad de vida ni de aire aceptables. El problema de la contaminación del aire se incrementa en un 64% mensual de acuerdo con un análisis por día en un mes como junio¹⁰¹ en donde el clima tiende a no ser extremo.

En la actualidad permanecen niveles alarmantes de ozono en el ambiente por el egoísmo de todos los habitantes de esta ciudad y quien quiera argumentar en contra de estos razonamientos, no está siendo honesto. No se necesita ser automovilista o empresario para ver las consecuencias del mal control de emisiones contaminantes que produce en el ambiente y en nuestra salud.

El auto en el D.F. ha sido el auxiliador de las necesidades de esta época que exige rapidez y eficacia, aunque estas características no sólo abarcan cuestiones de índole productivo, sino una necesidad que impera en una ciudad de largas trayectorias de destino.

El uso irracional del auto en la Ciudad de México responde a la necesidad de transportación en la ciudad, que surge por el mal diseño de calles y avenidas mal planeadas, dispuestas a como lo exigía el tiempo, el lugar y el espacio, dando como resultado un gran laberinto con miles de afluentes por las que corren estas máquinas feroces, que actualmente son un mal necesario para trasladarnos en esta gran urbe.

¹⁰⁰ DDF, Dirección de Ecología, *Op. cit.*, p. 4.

¹⁰¹ Rojas, "Índice IMECA del mes de junio de 1998", Anexo 5. 

Entonces, ¿a quién culpar?. No hay una sola persona, ni un solo grupo responsable del problema. Somos todos. Pero por no entender, ni analizar el mal que produce lo que hacemos, es porque el aire y el medio en general se encuentran en estas graves condiciones.

Al poseer el pueblo de México una tecnología de rebote, unas autoridades limitadas en el conocimiento de la ecología y una negación de nosotros como ciudadanos para no hacer conciencia, ni actuar acerca del problema. Las consecuencias ya se dejan ver cotidianamente, pero no hacemos caso.

La preocupación por el medio ambiente debe ser causa de cuidado fundamental en esta época. Actualmente, y cada vez con más frecuencia, se manejan propuestas aisladas para controlar la contaminación del aire en el Valle de México, ninguna con un propósito sólido ni universal. Pareciera que hasta por no dejar de abarcar el tema, pasado de moda para muchos, se hacen propuestas pero nunca con un sentido de responsabilidad de conciencia de la magnitud del problema, porque no hemos profundizado en él.

Como ciudadanos, nos parece que el D.F. es tan grande que no nos imaginamos cómo se puede controlar, y aunque esto sea verdad ¿por qué la gente sí se une para apoyar a la selección nacional de fútbol o marcha unida para exigir algún derecho? ¿porqué no se protesta contra la contaminación del aire? ¿Será que habrán meditado en lo que dijo Jesucristo?: "quien esté libre de pecado, que arroje la primera piedra". O se sigue la costumbre ya común en nuestros días que dice: "que cada quien se rasque con sus propias uñas".

Tomando en cuenta los 25 millones de pobladores del D.F., en su mayoría jóvenes de 15 a 40 años y promoviendo adecuadamente una campaña de

✦ concientización que impacte su sentido de supervivencia, se podría lograr una medida esperanzadora que toque lo profundo de los corazones. Quizás si nos dejamos llevar por un sentido humanista, sin llegar a las emociones, pues descontrolarían y nos sacarían de la realidad, y poniéndonos a pensar que mañana no pudiéramos ver el verde de los bosques o los rayos de sol, se pudiera tener una esperanza y empezaríamos a actuar concientemente.

Los programas realizados por el gobierno, encaminados a remediar y/o controlar el problema de la contaminación del aire, crean un círculo vicioso, el cual manda información esperanzadora por los MCM que asegura que todo va por buen camino, que los índices de contaminación del aire han bajado y que se están invirtiendo miles de nuevos pesos para crear áreas verdes de reserva ¿Para quién?, ¿Dónde están? Colin Clark señala que no sólo depende de esto reducir la infición y dice: " ... por lo que no basta una sola medida sino un conjunto de estas bien programadas y consientes sin querer aparentar que se está haciendo algo"¹⁰².

Los ciudadanos del D.F. seguimos produciendo contaminación del aire, sin prever lo que ocurrirá, pensamos tal vez, que el medio ambiente en el que habitamos va a seguir igual por mucho tiempo. Imaginamos que ésta injusticia va a continuar sin freno y sin solución posible y guardamos hasta lo más profundo el humanismo que nos debería caracterizar como seres pensantes.

Se le ha tomado a la contaminación del aire, después de algunos años, como un problema de segundo orden, después de un bombardeo constante de información que provocó la "desinformación por aturdimiento" en palabras del sociólogo Hugo Gutiérrez Vega¹⁰³ y que hasta ahora se ha dejado en el olvido.

¹⁰² Clark, *Op. cit.* p. 143.

¹⁰³ Gutiérrez, *Op. cit.*, p. 8.

1. Análisis del Emisor, Mensaje, Canal y Receptor del *Hoy No Circula*

En el marco del combate a la contaminación del aire, el programa *Hoy No Circula*, que sustituiría a la campaña de promoción: *Un día sin auto*, dos economistas han estudiado sus efectos y dieron sus puntos de vista, por ejemplo, la Licenciada en Economía, egresada del Instituto Tecnológico de Monterrey (ITAM), Leticia Rosales, en su trabajo de tesis opina del programa: "...una medida que no toma en cuenta la heterogeneidad, tiene impactos diferentes en la población por lo que, dejar de circular un día a la semana no tiene el mismo costo para una familia que tiene cinco carros que para una que sólo tiene uno..."¹⁰⁴.

Por otro lado, el Maestro en Economía, egresado del Colegio de México (COLMEX) José Luis Gutiérrez Ponce, señala en su *Análisis Empírico del Programa Hoy No Circula* que: "...dicha medida únicamente resultó significativa en su efecto inmediato en el cual se logró una disminución en el consumo de gasolina... una vez que el programa fue instalado de manera permanente perdió su efectividad..."¹⁰⁵.

Estas personas expresan un punto de vista de acuerdo con la economía, tienen su propia manera de estimar este programa pero no se necesita tener una especialidad en materia ecológica para darse cuenta, por lógica, que el programa, en vez de evolucionar, produjo un estancamiento en el combate al problema de la contaminación del aire que nos afecta a todos, estos trabajos son de los escasos que se han hecho en el tema y son ejemplos claros de que el *Hoy No Circula* ya dio de qué hablar, aunque no precisamente para alabarlo.

En el programa se observa que técnica y operativamente ha tenido algunas fallas, sin embargo, el interés fundamental de este apartado es poner en claro que el actual programa no funciona a pesar de su modernización, pues se dejó la intención

¹⁰⁴ Rosales, "El efecto del programa *Hoy No Circula* en la demanda de gasolinás", p. 55

¹⁰⁵ Gutiérrez, "Un análisis empírico al programa *Hoy No Circula*", p. 64

primordial: combatir la contaminación del aire. Ahora sólo se pretende controlar pasivamente, siendo que una medida como la primera logró en un par de meses el descenso de un contaminante tan letal como el plomo, ahora también existe el ozono.

A continuación se hace un análisis comunicacional de la medida para dejar en claro el lugar de los actores en el proceso y las diferencias que hay entre una campaña y un programa para proteger el aire y hasta dónde la comunicación ha hecho un efecto favorable.

1.1 EMISOR

Para que exista comunicación debe haber por lo menos un emisor y un receptor. El hombre se puede comunicar con sus semejantes por un proceso en el que un individuo asume su papel de emisor y otro es el receptor, ambos se intercambian los papeles para dar continuidad al diálogo. El emisor comunica un mensaje que trasmite sus deseos, sus pensamientos. Envía un mensaje que busca producir una reacción en los demás con la intención de obtener una respuesta positiva.

Considerando a la campaña *Un día sin auto*, que posteriormente se convirtiera en el programa *Hoy No Circula*, se pueden considerar estas frases como el mensaje principal del emisor, en distinta temporalidad, para expresar su deseo de comunicar una petición a la ciudadanía para proteger el aire de la ciudad. Esta petición tuvo dos etapas, ambos enunciados denotan un cambio de concepto y de intención, pues si en un principio se sugirió que no se circulara, después se impuso una medida permanente que no tuvo el mismo efecto.

Con la primera medida, la ciudadanía respondió al estímulo de diversos mensajes en todos los medios visuales, escritos y auditivos, con el programa, sólo se usaron los medios de comunicación como la prensa, para recordatorio y aunque sí se han reducido los niveles de algunos contaminantes, el ozono y las partículas suspendidas alcanzan niveles por encima de la norma impuesta y la gente se sigue quejando de enfermedades respiratorias graves. Según un artículo de la Revista Ecología y Medio Ambiente, se dice que la Secretaría de Salubridad y Asistencia (SSA): "está trabajando con sistema estadístico a 50 enfermedades raras relacionadas con la contaminación...para determinar cuales son las fuentes y condiciones que favorecen su desarrollo".¹⁰⁶, en la ciudad ya no se contempla un cielo azul y los volcanes ya no se dejan ver.

En un estudio realizado por Julia Carabias y Ana Irene Batis¹⁰⁷ se contemplan los principales efectos que traen a la salud los principales contaminantes.

¹⁰⁶ Alvarez, artículo: "En la Metrópoli la contaminación del aire..." en Revista *Ecología y Medio Ambiente*, p. 7.

¹⁰⁷ Wuest, "Ecología y Educación", tomado de: Finkelman, Jacobo, "Medio Ambiente y Salud en México", p 163.

CONTAMINANTES PRIMARIOS. EFECTOS Y FUENTES

CONTAMINANTE	EFECTO EN LA SALUD	PRINCIPALES FUENTES
Monóxido de carbono (CO)	Impide el transporte de oxígeno en la sangre. Causa daños en los sistemas nervioso central y cardiovascular	Uso de combustibles fósiles
Dióxido de azufre (SO₂)	Enfermedades cardiovasculares y respiratorias	Combustión de carbón y petróleo que contiene azufre
Trióxido de azufre (SO₃)	Tracto respiratorio alto y bajo	Plantas generadoras de energía eléctrica (combustión de alta temperatura de combustibles fósiles)
Hidrocarburos no saturados y aromáticos	Algunos tienen propiedades cancerígenas, teratogénicas y mutagénicas	Uso de petróleo, gas natural y carbón
Macropartículas - sólidas - líquidas	Respiratorio, gastrointestinal, sistema nervioso central, renal, etc.	Actividades industriales de transporte de combustión y causas naturales

La medida no contempló lo anterior, ya que se limitó humanamente a lo que se podía hacer en ese momento. Camacho Solís, afirma que en el inicio de este proyecto: "... no existía una conciencia real del problema (de la contaminación del aire) en el D.F., tampoco una disposición para aplicar un programa de tal complejidad..."¹⁰⁸. Mientras que Quadri de la Torre, señala que el programa: "... sonaba como algo razonable y por eso el gobierno lo adoptó..."¹⁰⁹.

El gobierno, emisor del mensaje, tuvo el inconveniente de que jamás había tratado el tema de la contaminación del aire de una manera tan directa como cuando se tuvo que imponer el *Hoy No Circula*, además no se había tenido una experiencia tan cruda como la de esos años con un alto grado de contaminantes en el aire y tuvieron que hacer algo ante la presión de todos los síntomas de esta angustiada enfermedad, sólo que, como todo proyecto, al principio tuvo errores y falta de visión. Lo terrible fue que estas características se han mantenido, pues sigue sin haber una solución de control real.

La campaña: Un día sin auto



FOTO 26: UNIVERSAL/Ing Gabriel Quadri de la Torre actual director del CSEPEDES



FOTO 27: PROCESO/Manuel Camacho Solís se declara a sí mismo como el líder iniciador de la campaña Un día sin auto y el programa Hoy No Circula

¹⁰⁸ Vid. Rojas, "Entrevista con el Lic. Manuel Camacho Solís" Oficina del Partido del Centro Democrático, 8 de octubre de 1997. Su participación en el programa *Hoy No Circula*. Anexo 1.

¹⁰⁹ Rojas, *Idem*.

✓ En el surgimiento de la idea, los emisores fueron: el Movimiento Ecologista Mexicano, Amigos de la Ciudad, Grupo de los Cien, múltiples quejas ciudadanas en cuanto al aire que llegaron a la ahora extinta Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), donde a principios de 1989 fungía como subsecretario Camacho Solís. Estos fueron los que impulsaron a que se hicieran estudios de la calidad del aire que ayudaron a detectar los principales contaminantes a atacar: el plomo, las partículas suspendidas, el ozono y el bióxido de carbono, entre los más importantes.

✎ En un principio, antes de que se pensara en imponer alguna medida para regular las emisiones contaminantes del aire, se intentó involucrar a la gente en el cuidado del aire ciudadano mediante la emisión de mensajes principalmente en radio, televisión y prensa. Se pensó que el discurso fuera sencillo y que describiera lo bueno que sería racionalizar el uso del auto, haciendo énfasis en el futuro de la tierra y la salud de los niños.

En aquel entonces, Camacho convocó a la ciudadanía para que se apoyara una medida que, por una conclusión unánime de científicos traídos de Alemania, Japón, Estados Unidos, Holanda, los grupos ecologistas y SEDUE, los vehículos deberían dejar de circular al menos un día a la semana. Esta medida ya había sido utilizada en países como Venezuela y Francia, en los cuales se usó de manera temporal, siendo el de ellos otro escenario ambiental.

El emisor, ayudado por los medios de comunicación, procuró que la sugerencia de no circular un día y compartir el vehículo con vecinos, fuera siempre con la libertad que podían ejercer los ciudadanos de acatar o no la medida, por lo que tuvo buena aceptación.

Siendo Camacho el que se proclamó como líder iniciador y el que oficializó la medida, en entrevista puntualizó:

... se estimó una semana para evaluar los resultados, y apoyarla, o los errores, y salir a pedir disculpas... el primer día hubo 1600 autos que no cumplieron, que contra nuestros cálculos de 45 mil estimados, fue todo un éxito...conforme avanzaron los días fueron bajando las violaciones y se estimó que (la medida) había tenido un éxito contundente, cosa que no se ha logrado en ningún país en el que se ha aplicado¹¹⁰.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo que se realizara para esta campaña, se tuvo que admitir que la primera intención se deterioró conforme avanzó el tiempo. Camacho argumentó:

...después que se convirtió en asunto político, se le asoció a mi persona y disminuyó el impacto pues siempre se buscó molestar me pero aún estos ataques no impidieron que el programa siguiera y no cambiara... nuestro objetivo fue convertirlo no en un programa de gobierno sino en un programa de la ciudad, de toda la sociedad y así lo tomó la gente, pues los niños, las señoras cuando veían un carro que no circulaba en el momento de la gran campaña cívica, la misma ciudadanía rechazaba a los demás y lo consideraban una gran ofensa...¹¹¹

Imposición del Hoy No Circula

El emisor, después de una campaña masiva que pregonaba *Un día sin auto* y ante la falta de medidas para el control de la contaminación del aire, se pensó en formalizarla como medida oficial. Se pasó del juego a la verdad, de la sugerencia a la imposición. A finales de 1989, Camacho ya fungía como regente de la ciudad.

Se puede afirmar que el emisor se quedó callado y se careció de comunicación, la gente ya no captó un compromiso en la idea de no circular, sino acató calladamente una imposición que había que cumplir. Después de aproximadamente dos meses de intensa campaña, cuando surgió la orden: *Hoy No Circula*, únicamente se informó a la población su labor de no circular un día, organizando mediante el

¹¹⁰ Rojas, *Idem*.

¹¹¹ Rojas, *Idem*.

número de terminación de placas y un color en la calcomanía el día en que no le correspondía circular a cada vehículo.

No se volvió a ver el entusiasmo de la población en masa para ayudarse a recuperar el aire de la ex región más transparente. Jamás se volvió a poner énfasis participativo para cuidar el ambiente entre todos los actores de la sociedad. Ante esta cuestión, Camacho comentó: "La gente está en desacuerdo pero el apoyo perdura en los últimos 10 años como ningún otro programa pero ciertamente ha disminuido el apoyo, pues su creación dependió en mucho del apoyo ciudadano grande."¹¹² Este apoyo en la actualidad, ha desaparecido casi por completo.

El programa *Hoy No Circula* formaba parte del Programa Integral Contra la Contaminación Atmosférica (PICCA), creado a mediados de 1990 por el Departamento del Distrito Federal (DDF), Petróleos Mexicanos (PEMEX), el Instituto Mexicano del Petróleo (IMP), el gobierno del Estado de México y la SEDUE. Dicho programa se complementaba con la consigna "un compromiso común", aunque este compromiso no se cumplió totalmente como se proyectó, ya que según una estadística, en 1990 se hicieron 57 contingencias ambientales¹¹³.

En una estimación hecha en el documento: *Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000* se estimó que: "...con el PICCA se consiguieron reducciones significativas en las emisiones de bióxido de azufre, plomo, partículas suspendidas y monóxido de carbono, mientras que en el caso del ozono se frenó su tendencia ascendente".¹¹⁴

¹¹² Rojas, *Idem*.

¹¹³ Alvarez, artículo: "El problema de verificación, responde con hechos", en Revista: *Ecología y Desarrollo*, p. 17.

¹¹⁴ *Vid.*, "Programa para Mejorar la Calidad del Aire del Valle de México 1995-2000", p. 109.

Después de la oficialización de la medida, en noviembre de 1990 y ante la salida repentina de la regencia de Camacho, "el *Hoy No Circula*", como se le denominó, estuvo dirigido por la Dirección de Ecología del DDF, que en aquel entonces dirigía el Ingeniero Rodolfo Lacy Tamaya, quien comentó que la medida había dado resultado, pero admitió que hubo etapas de descuido. Después de la etapa voluntaria se volvió una medida restrictiva.

El emisor ya no se centró en un objetivo claro de concientización y promoción, inclusive fue demasiado concreto para definir el mensaje y convocar a la ciudadanía para que cumplieran una medida de poco impacto a la conciencia ecológica.

En la encuesta¹¹⁵ los resultados revelan que el 76% de la población del D.F. afirma que el *Hoy No Circula* fue un programa que no dio resultado. Ya no se tuvo el efecto deseado, no se redundó, hubo, según Wuld D. Hund: "una articulación confusa"¹¹⁶ que provocó el "ruido" en la emisión y trajo como consecuencia los malos entendidos, los malos comentarios hacia Camacho y el programa, que una vez impuesto llegó a ser como un trámite administrativo y produjo además la exclusión de la conciencia ecológica y propició el cumplimiento mecánico de una norma más, con su respectiva corrupción.

Sin embargo, Camacho afirmó que una medida como la de un principio, de no circular de manera voluntaria, no puede durar mucho tiempo: "Dos meses fueron más que suficientes, pues se debe hacer un cálculo de relación entre la información y la acción y no se puede saturar a la gente, se pierde la credibilidad. El tiempo se

¹¹⁵ Rojas, *Op. cit.*, Anexo 2.

¹¹⁶ Hund, "Comunicación y Sociedad", p. 37.

contempló para enterar a la población de lo que era el programa y qué se iba a hacer..."¹¹⁷.

Camacho "cumplió" en su momento con imponer una medida que urgía a la ciudad, pero la falta de trascendencia en la difusión de una conciencia ecológica, habla de una falta de proyección a futuro por parte de él, lo cual también revela que su objetivo se limitó para que se cumpliera sólo en su gestión y después se desentendió del tema.

En cuanto a hacer conciencia comentó:

...no es que falte conciencia del problema, sino de lo que se tiene que hacer para resolverlo y es lo que hay que trabajar, como yo lo hice... no es que la gente no entienda si no que nosotros tenemos que aprender a explicarle las cosas a la gente lo más clara y sencillamente posible pero sin perder la objetividad. El problema no es que la gente haga conciencia, sino el problema es cómo convertir la conciencia en acción constructiva..."¹¹⁸.

Se podría argumentar que a Camacho ya no le correspondía hacerse cargo del programa al salir de la regencia, pero entonces la brillante idea que podría haberse seguido, se opacó por el egoísmo de los que estaban a cargo de la medida después de él y la creciente ignorancia de la gravedad del problema que, como la contaminación del aire, avanza sin que se puedan percibir las consecuencias inmediatas.

En la política, las cosas se manejan temporalmente, es decir, en razón de lo que dura la gestión de la autoridad en el poder, será el mismo tiempo en que se pueda hacer "algo" por la situación. Con respecto a si se puede hacer actualmente algo a corto plazo, de manera efectiva y total, el Ingeniero Quadri comentó: "Sería demasiado costoso y políticamente inaceptable. La población no está de acuerdo

¹¹⁷ Rojas, *Idem*.

¹¹⁸ Rojas, *Idem*

con ese tipo de medidas..."¹¹⁹: Implicaría poner impuestos altos a los combustibles más contaminantes, además de que los políticos de nuestro país no están preparados para enfrentar el hecho de tener que invertir más de lo previsto en asuntos ambientales.

Hablando en concreto de la actitud actual de los políticos hacia el tema ambiental, conviene mencionar que se ha perdido la intención de crear acciones a corto plazo para combatir el problema. Camacho opina que: "actualmente no se está hablando de un problema único sino de una ciudad que tiene muchas angustias, si se quisiera convertir a la contaminación en el tema principal, no lo vas a lograr, porque la inseguridad es tan grave que la gente lo que está pensando es cómo le va a hacer para que no le pase nada"¹²⁰.

Por otro lado Quadri comentó que el problema es simple: "... todo es un problema tecnológico, el problema de la calidad del aire no es complicado, es fácil de resolver en términos históricos... hay problemas más graves (como) la deforestación y la erosión..."¹²¹. A partir de lo anterior se tiene que las autoridades saben que el problema de la contaminación del aire se puede resolver y lo toma como algo que está ahí persistente, pero al encontrarse limitadas por tener que resolver las cosas una por una, mientras la situación no haga más ruido, se puede dejar de lado.

Para 1992 el aumento en la demanda de automóviles restó aún más la eficacia del *Hoy No Circula* porque las personas decidieron obtener otro automóvil. En la encuesta¹²² el 35% de la población estimó que para eso se había creado el programa, aunque cabe señalar que al cuestionarlos sobre si tuvieron que adquirir otro auto,

¹¹⁹ Rojas, *Op. cit.*, Anexo 1.

¹²⁰ Rojas, *Op. cit.*, Anexo 1.

¹²¹ Rojas, *Op. cit.*, Anexo 1.

¹²² Rojas, *Op. cit.*, Anexo 1.

sólo 9% de los casos tuvo que hacerlo, por lo que se confirma lo declarado por Quadri, que esto de que la gente tuvo que comprar más autos: "fueron meras estimaciones y no está comprobado"¹²³.

✓ Después del PICCA, que incluía al *Hoy No Circula* como una de las veinte medidas más importantes para controlar la calidad del aire en el D.F., en 1996 se presentó el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000 ó PROAIRE, el cual estima que: "un marco de incentivos diseñado correctamente puede inducir un cambio de conductas que oriente una parte importante de millones de decisiones individuales hacia los objetivos ambientales deseados; esto implica que los individuos y las empresas tomaran por sí mismos, decisiones que conlleven a un beneficio social, liberando al Estado de la carga de tomar decisiones por ellos"¹²⁴.

* Con la medida *Un día sin auto*, a la gente se le sugería no circular un día voluntariamente, por medio de canales impactantes: artistas, deportistas, pantallas gigantes, bardas coloridas y folletos informativos. Después de imponerse el *Hoy No Circula*, los emisores no se presentaron ante el público, pero todos sabíamos que los que hablaban eran personas del gobierno, que diseñaron un conjunto de estrategias que definieron todo un plan de trabajo que contempló la intensificación de acciones en pro de la regulación de las fuentes contaminantes donde se reconocía que era necesario para toda la ciudadanía ser protagonista en el combate a la contaminación del aire pero sólo para cumplir una medida, con lo que se retomó un principio de la campaña del inicio quitándole la vitalidad de la promoción, por esto ahora no ha dado resultados claros para control real de contaminantes y el mal aumenta poco a poco y cada día.

¹²³ Rojas, *Op. cit.*, Anexo 1

¹²⁴ DDF *et. al. Op. cit.*, p. 137.

Quizás para los actuales emisores del programa, todo lo que han hecho debe cubrir con el objetivo de crear una medida eficaz, aunque si la atmósfera hablara no sería para halagar los hechos que se pretende tengan buen resultado, aunque como dice Quadri, el programa no pretendía resolver el problema, en materia de medio ambiente, no se pueden hacer cosas para ver qué pasa.

Para el *Hoy No Circula* se han hecho en los últimos dos años (97 y 98) modificaciones importantes que lo proponen y avivan nuevamente como medida de regulación activa, sólo que ahora se modificó su concepto, en aras de liberar de la restricción a vehículos que cumplen con condiciones estrictas de emisión de contaminantes que son de modelos de 1993 a la fecha. Esta modernización, incluye la modificación del Programa de Verificación Vehicular¹²⁵, que ahora otorga calcomanías con números 0, 1 y 2 para identificar el tipo de emisiones del vehículo que aporta cada número de clasificación.

Cabe señalar que el nuevo programa de verificación estima al *Hoy No Circula* como: "... una de las medidas más importantes para estimular la renovación del parque vehicular..."¹²⁶

¹²⁵ La verificación no limpia el aire, es un mecanismo de control de la contaminación producida por los autos para hacer cumplir los límites máximos autorizados de emisiones y pretende inducir el mantenimiento continuo de los vehículos.

¹²⁶ DDF, *Op. cit.*, p.44.

**NIVELES MAXIMOS PERMISIBLES DE EMISIONES CONTAMINANTES DE ESCAPE EN
VEHICULOS AUTOMOTORES PARA CIRCULAR TODOS LOS DIAS DURANTE EPISODIOS DE
CONTINGENCIA AMBIENTAL¹²⁷**

Tipo de Engomado	CO %	HC Ppm	Año Modelo	Características Tecnológicas Originales de Fábrica	Número de Vehículos con Posibilidad de exentar	Porcentaje de la flota Vehicular
Calcomanía 0	1%	100	1993 en Adelante	* Vehículos particulares o de empresas a Gasolina con peso bruto vehicular menor a 2.727 kg con convertidor catalítico de tres vías, instalado como equipo original de fábrica.	700.000 máx	21%
			Todos	* Vehículos a gas natural o vehículos de uso intensivo a gas licuado de petróleo u otro combustible Alternativo con equipo certificado	90.000 máx	2.70%
	1 m de coeficiente de absorción	Todos	Vehículos a Diesel con motores electrónicos que cumplan la norma de emisión vigente más estricta a nivel mundial EPA-94	(+/- 1.000-)	0.03%	
Calcomanía 1	2%	200	Sin restricción	Vehículos con sistemas electrónicos de dosificación de combustible y/o de control de emisiones de escape diseñados o instalados como equipo	720	22%
Calcomanía 2	NOM-041-ECOL-1996		Todos	Sin restricción	1,800.00	54%

En el documento: *Evaluación y Perspectivas del Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000*, realizada por el CESPEDS, se hace referencia al *Hoy No Circula*, y llama la atención, pues se dice: "Es indispensable subrayar que el alcance y efectividad de la medida depende de la vigilancia vial,

¹²⁷ DDF.,. *Op. Cit*, p. 40.

factor que al parecer se ha relajado en los últimos tiempos y le ha restado credibilidad. Es urgente restablecer una supervisión sólida del *Hoy No Circula* para aprovechar todo su potencial"¹²⁸. Esto quiere decir que aún el programa no se ha usado con toda su energía, pues la falta de visión del problema hizo que se realizara poco a poco y con resultados limitados.

El Ingeniero Quadri comentó que la eliminación de la contaminación del aire:

...es un proceso civilizatorio que se va dando poco a poco... es muy importante ver el problema de la calidad del aire dentro de un contexto integral de políticas urbanas, de transporte, desarrollo urbano, cosa que todavía no se ha hecho en la ciudad... (además) el problema ha dejado de ser espectacularmente preocupante, la gente no está dispuesta a sacrificar demasiado por la calidad del aire...¹²⁹

Tal parece que las mismas autoridades encargadas de ser las que apoyan y diseñan las medidas de combate a la contaminación del aire, se han dado por vencidas, o en el peor de los casos ya no les interesa el tema.

Al ver que no se tenía una mejor opción para cubrir la necesidad de una reglamentación que recordara constantemente que se debía cuidar el aire de la ciudad, la medida que en un principio se pensó temporal se oficializó, pero Quadri señala: "...no había otras cosas que hacer, entonces se consideró que eso era útil. Actuar es un proceso de prueba y error. No hay Biblias aquí, no hay Decálogos, uno va ensayando..."¹³⁰.

Lo triste es que aún se sigue experimentando y ensayando con las medidas para un problema que ya está controlado en otras partes del mundo. El diario La Crónica de Hoy demandaba semanas antes de que el jefe de gobierno arribara a su

¹²⁸ CESPEDES, "Evaluación del Programa para Mejorar la Calidad del aire del Valle de México 1995-2000", p. 50.

¹²⁹ Rojas, *Idem*.

¹³⁰ Rojas, *Idem*.

X puesto, en un encabezado de la sección de Medio Ambiente: "**CALIDAD DEL AIRE, RETO INELUDIBLE PARA EL NUEVO JEFE DE GOBIERNO EN UNA CIUDAD ASFIXIADA POR LA CONTAMINACIÓN**", bajo dicho encabezado se hizo un recuento de las medidas hasta hoy adoptadas por el gobierno para el control de la contaminación del aire, como previniendo a quien resultara elegido, para que supiera en qué terreno iba a pararse en materia ambiental. Incluso, el articulista, hablando del programa comentó: "...el *Hoy No Circula*, trajo como consecuencia opiniones encontradas, cuando no ilusiones incompletas... (es Elitista, ineficaz, parcial, propiciador de corrupción, inequitativo..."¹³¹.



FOTO 28: EMA/ El Ing. Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano se postulará como candidato a presidente en las próximas elecciones.

Ya como nuevo gobernante, el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas, para diciembre de 1997, enfatizó en cuanto al programa *Hoy No Circula*: "creemos que todo este asunto debe revisarse a fondo, no creo que de un día a otro deba quitarse ya que aumentamos en cinco días a la semana el 20% de la circulación de automóviles, en todo caso, tendríamos que revisar cómo hacerlo"¹³²

¹³¹ Torres, artículo: "Calidad del aire..." en Periódico. *La Crónica de Hoy*, p. 6-B.

¹³² Alvarez, artículo: "Prioridad a la Ecología" en Revista *Ecología y Medio Ambiente* p. 32

Después de los primeros meses de su gobierno, Cárdenas hizo una propuesta que resaitaba en los periódicos capitalinos: **"EN FEBRERO, A CONSULTA PÚBLICA EL HOY NO CIRCULA"**, en esta nota, se entrevista a Alejandro Encinas, actual Secretario de Ecología del gobierno del D.F. quien detalló que: "la consulta popular durará un mes y se extenderá a todas las delegaciones del D.F., a las universidades, previa explicación a la ciudadanía sobre el impacto que tendría cancelar la medida"¹³³, ya que se estimaba que la mayoría de personas estaba de acuerdo en que se eliminara. Sin embargo, la encuesta¹³⁴ revela que sólo el 26% de la población se inclina para que la medida se elimine y un 38% está de acuerdo en que se deje. Cabe hacer mención que en la primera respuesta, la apoyaron los hombres, la segunda, las mujeres.

Encinas puntualizó además que el problema fundamental para abatir la contaminación ambiental en la ciudad: "son los acuerdos políticos entre industriales permisionarios de transporte y ciudadanos, puesto que implica modificar hábitos e inyectar recursos"¹³⁵.

Todos los emisores consultados, para dar a conocer el *Hoy No Circula*, tienen una intención en común: seguir controlando la emisión de contaminantes a la atmósfera.

Es evidente que el tema no está cerrado, se sigue promoviendo, pero ya no como antes, que se usaban todos los medios posibles, ahora se trasmite de manera rutinaria la indicación del número, el color y las posibles contingencias en un breve espacio en prensa, radio, televisión y algunas bardas que todavía nos recuerdan: **"afine, no contamine"**.

¹³³ Martínez, nota: "En febrero a consulta pública el **Hoy No Circula**", en Periódico *La Crónica de Hoy*, p. 10-B.

¹³⁴ Rojas, *Idem*

¹³⁵ Martínez, *Idem*.

Los emisores del *Hoy No Circula* contemplaron a corto plazo el efecto de esta medida, se redujo el plomo considerablemente, y para Camacho esto fue suficiente, en el Instituto Nacional de Ecología (INE), donde se autorizó y legalizó la medida, en palabras de la Doctora Guadalupe de la Luz González, Subdirectora de Modelos de la Calidad del Aire, afirma que el *Hoy No Circula*:

Sí tiene puntos muy positivos que se han cumplido. Hay vehículos del 88 para 96 que han cambiado mucho pues en 88 el 98% de los autos del D.F. eran modelos viejos y no contaban con convertidor. Actualmente, la mayoría de los vehículos oscila del año 90 a la fecha y tienen tecnología más limpia y los de *fuel inyección* "garantizan" ser diferentes a los otros. Técnicamente se ha avanzado, la mejora de los combustibles, PEMEX se comprometió concientemente con las autoridades para crear un combustible de mejor calidad como la Magna Sin, Diesel desulfurado, son refuerzos que no se han dado de balde.¹³⁶

Sin embargo, el emisor aún sigue haciendo caso omiso a la realidad del problema, que aún se puede decir que es grave. En la tabla siguiente se indica el número de días con excedencias a niveles de 100, 150, 200, 250 y 300 puntos IMECA¹³⁷ de 1990 a 1997. No está por demás mencionar que el nivel de 100 IMECA corresponde precisamente a las concentraciones máximas aceptadas por las normas y generalmente este tope es rebasado.

¹³⁶ Rojas, "Entrevista con la Dra. Guadalupe de la Luz Ortíz", Anexo 1.

¹³⁷ IMECA: *Indice Metropolitano de la Calidad del Aire*.

NUMEROS DE DÍAS CON LECTURAS IMECA SUPERIORES
A LOS 100, 150, 200, 250 Y 300 PUNTOS ¹³⁸

	Mayor que 100 puntos	Mayor que 150 puntos	Mayor que 200 puntos	Mayor que 250 puntos	Mayor que 300 puntos
1990	341	235	94	28	4
1991	351	284	162	56	7
1992	335	264	125	39	112
1993	324	240	85	14	0
1994	346	263	101	4	0
1995	325	263	94	7	0
1996	333	238	71	5	0
1997	337	226	55	3	0

No se niega el gran esfuerzo económico y político que invirtieron los iniciadores e incluso los que continuaron la medida para que el *Hoy No Circula* funcionara aunque sus efectos siguen siendo limitados.

Hund dice acerca de la relación entre emisor y receptor que para que se puedan comprender entre ambos y exista una relación "... el emisor y el receptor estén en la situación de entenderse entre sí... la comunicación incluye el acto de comprender"¹³⁹. Y es notable que si la intención ha sido la de continuar promoviendo el cuidado al medio ambiente, el mensaje no ha llegado a la población claramente, se está cumpliendo lo del dicho: "no puedo oír lo que dices, porque lo que haces me deja sordo".

La clave que debían haber tenido los emisores del programa era el hacer comprensible lo que querían expresar con el programa *Hoy No Circula*, cosa que por poco tiempo se logró, con la campaña entusiasta de comunicación *Un día sin auto*. Después de la imposición se canceló toda esperanza de concientización y se cayó en

¹³⁸ CESPEDES, *Reporte Anual sobre la Calidad del Aire en la Ciudad de México, 1997*. p. 20.

¹³⁹ Hund, *Op. cit.*, p. 34.

el normativismo, implementando un programa que limita a la ciudadanía a sólo cumplir, sin participar.

De acuerdo con la Doctora González¹⁴⁰: "Hay esa conceptualización (de la población) de no apoyar los programas en general que nos cuesten pero ya es más cuestión de educación de la misma sociedad". En un principio, la población respondió al llamado de cooperación, a un mensaje claro, ante un compromiso común, sin embargo, se puede observar hoy en día que se debió reforzar esta convicción, ya que por todo lo que implica la vida de un ciudadano del D.F., es fácil perder las convicciones porque se vive a como se presenta la situación, aunado a esto, hay otras preocupaciones "mayores" que el aire que respiramos: el empleo, la comida, el vestido, la ansiedad por la delincuencia desatada en las calles de la ciudad, la constante violencia y la tensión urbana.

Camacho afirmó que el problema de la calidad del aire es importante pero no prioritario, Quadri declaró que al ser México un país tercermundista: "tendremos que esperar diez, veinte años antes de que la calidad del aire se regule"¹⁴¹. El Ingeniero Químico, Luis Manuel Guerra, actual director del Instituto Autónomo de Investigaciones Ecológicas, A.C. (INAINE), investigador y reportero de Radio Red, señala que la situación que se vive en México en materia ambiental es normal: "el ser humano es así, porque no hay ningún caso de avances importantes en las sociedades en que no haya sido a través de una gran alteración cataclísmica muy violenta."¹⁴². Entonces se puede deducir que quizás se está esperando a que nuevamente los niveles de polución sean espectaculares para ser drásticos, pues si no, no se puede.

¹⁴⁰ Rojas, *Idem*.

¹⁴¹ Rojas, *Entrevista con el Ingeniero Luis Manuel Guerra*, Anexo 1.

¹⁴² Rojas, *Idem*.

Quadri menciona que: " (el combate a la contaminación del aire) es un problema de preferencias sociales, la gente prefiere andar en coche que una buena calidad del aire... la sociedad no está dispuesta a abrirle más espacio a la política ambiental... no se puede obligar, sólo que tuviéramos un tirano ecologista a cargo de la ciudad..."¹⁴³

El mensaje del emisor del programa *Hoy No Circula* no contempló ya la posibilidad de que la gente siguiera participando en una campaña masiva contra la contaminación del aire, por lo cual ahora el mensaje demanda: "hay que cumplir". Nos guste o no, combata o no la contaminación del aire, es una orden, pero todos sabemos que ante la falta de credibilidad de la autoridad, una orden viene a ser un insulto, pues si la autoridad no se comprometió con hacer conciencia del problema, aunque esta norma tiene toda la buena intención de hacer más estricto el sentido de no contaminar, el mensaje no llega al ciudadano con ese efecto, ya que hay tropiezos en la comunicación, pues no estamos en la misma frecuencia de intereses.

¹⁴³ Rojas, *Op. cit.*, Anexo 1.

1.2 MENSAJE



FOTO 29: SEDUE/Barcel y Coca-Cola difundieron "cápsulas" a través de la radio y la televisión con los mensajes alusivos, especialmente dedicados a los niños; han reproducido aquéllos, además, en sus llamados murales artísticos, en diversos puntos de la ciudad capital. Las empresas financiarán algunas tareas de carácter ecológico, en beneficio de la comunidad.

El mensaje motiva la respuesta y para que este se configure, debe idearse una serie de argumentos que se utilicen para captar la atención del receptor y motivarlo a una acción. Depende mucho de lo que se quiere decir, cómo, dónde y quién.

El origen del mensaje de la campaña y luego el programa, tuvieron como origen la contaminación del aire producida y las molestias de salud en la población, los altos niveles de plomo en la sangre de los más pequeños e incluso las deformaciones en recién nacidos por causa de la alta concentración de este compuesto en la atmósfera, además de cierta presión internacional que exhortaba a las autoridades a tener una buena imagen exterior, para que México fuera digno de ser reconocido por grandes inversionistas, que por supuesto son de países en donde la contaminación atmosférica se controla con tecnología de punta, la cual actualmente es inaccesible para los países del Tercer Mundo.

Un día sin auto fue una proposición sencilla de parte de los grupos que estaban concientes de lo grave que era que el aire estuviera contaminado, una vez que se detectó que los automóviles eran la principal fuente contaminante, cubriendo actualmente el 80% de las emisiones¹⁴⁴. Este porcentaje tan alto que se le asigna al auto, se estima debido a que según Daniel Torres, reportero del periódico capitalino La Crónica de Hoy:

ya hay una cultura urbana de: bloqueos, vialidades en mal estado, marchas, semáforos mal sincronizados, microbuses y autos estacionados hasta en triple fila, aglomeraciones vehiculares fuera de las escuelas, poca y mala señalización sobre el asfalto, anarquía en la interpretación del reglamento de tránsito, así como: la imperiosa necesidad de realizar unos 36 millones de viajes-persona-día por esta capital, correspondiendo al auto particular el 21.4% de esta cantidad¹⁴⁵.

La frase *Un día sin auto*, unida con la promoción en folletos, revistas, avisos televisivos y de radio, canciones, propaganda de tiendas de autoservicio en bolsas, bardas y pantallas gigantes hicieron reaccionar a la población del D.F. y produjo una respuesta de participación activa que contribuyó a que se redujeran

¹⁴⁴ Si se toma en cuenta que como fuente móvil el principal emisor de contaminantes es el auto mientras a las industrias corresponde como fuentes fijas un 20%.

¹⁴⁵ Torres, *Op. cit.*, p. 7.

considerablemente los contaminantes en la atmósfera del Valle de México, aunque por poco tiempo.

El 25% de la población¹⁴⁶ estima que hizo falta una intensa difusión de conciencia social en los medios para promover esta campaña que duró sólo dos meses, tiempo que Camacho Solís estimó suficiente para la difusión del mensaje, argumentando que no se le puede saturar a la gente de tanta información. Sin embargo, la falta de promoción hizo que se perdiera el concepto planteado al inicio, se frenó la comunicación activa al respecto y la participación ciudadana.

Se observa que la gente actúa conforme a los mensajes que recibe. Si es convocatoria, se une en masa para dar una poderosa cooperación y ante la pregunta acerca de lo que la gente hace para cuidar el aire del D.F., en la encuesta resalta que el 21% de la población¹⁴⁷ afirmó no tirar basura. El anuncio de no tirar basura es algo que vemos en cada barda, en cada negocio y nos lo repiten constantemente, esta "campaña" sí ha causado alguna fijación en la gente, aunque aparezca constantemente en todos lados. Sin embargo, cabe señalar que este problema no está controlado, por lo que también la gente está siendo deshonesto, como lo ha aprendido.

La estructura de la frase: *Un día sin auto*, implica una proposición para abstenerse de usar el vehículo. Por sí sola esta oración no tiene un gran peso, por eso fue reforzada con otros argumentos como: "por un aire más limpio" o "afine, no contamine", por ejemplo. El renunciar voluntariamente un día al auto, resultó de motivación para la ciudadanía, porque hubo muchos argumentos televisivos,

¹⁴⁶ Rojas, *Idem.*

¹⁴⁷ Rojas, *Idem.*

gráficos, sonoros y escritos que hicieron entender a la gente lo valioso que era el cuidado al medio ambiente, aunque en la actualidad sólo el 15% de la población¹⁴⁸ respondió que usa menos el auto y se deduce que no hubo tanta redundancia como se necesitaba.

Hoy No Circula es una frase que estuvo fundamentada en un principio que manifestó de manera inmediata para los ciudadanos, autoritarismo y prepotencia de parte de quien dirigió la idea y la normativizó. En el cambio de actitud del gobierno hacia la manera de emitir el mensaje de combate a la contaminación del aire, tuvo mucho que ver el hecho de que no es el único problema de la ciudad. Además no se pusieron en una balanza todos los problemas que se enfrentan sino que sólo se han tratado las cosas que ya manifiestan un avance evidente (como la delincuencia) y sin una solución absoluta que conlleva a "probar" qué es lo que puede servir y se pierde el tiempo.

¹⁴⁸ Rojas, *Idem*.

1.3 CANAL



FOTO 30: RT/El mayor porcentaje de la población encuestada prefiere como MCM a la televisión con 58%, le sigue la radio con 55%.

La frase "El fin justifica los medios" se relaciona en este tema porque era por demás justificado que un problema masivo como la contaminación del aire, se debería controlar por un canal o MCM. La manera en que resulta impactante un mensaje, depende en mucho del canal que se utilice y cómo.

Tomando en cuenta que de la elección del canal es de lo que va a depender muchas veces el éxito o fracaso de un mensaje, se tiene que la medida para regular la emisión de gases contaminantes en su primera etapa de "sugerencia", cuando era voluntario dejar de circular, se hizo una labor de convencimiento por medio de canales que aparecían a la vista de cualquier ciudadano de tal manera que en esa época todos podían saber de lo que se les hablaba cuando se les mencionaba *Un día sin auto*.

Los canales que se usaron para emitir los mensajes de promoción de la campaña, fueron diversos y con impactos distintos en la población. Las bardas, las pantallas gigantes y los folletos fueron algunos de los canales que innovaron la promoción del cuidado al medio ambiente en la Ciudad de México. Llama la atención el observar que la gente se unió y voluntariamente apoyó la medida, los estímulos visuales y auditivos fueron impactantes y todos estuvieron dispuestos a cooperar.

FOTO 31: SEDUE/En 47,500 metros cuadrados de bardas, ubicadas en el área metropolitana con la colaboración del Departamento del Distrito Federal, sus delegaciones y de los municipios conurbados del Estado de México, se pintaron diversos mensajes, a partir de una unidad conceptual: **afine, no contamine**

FOTO 32: SEDUE/Bimbo inscribió los quehaceres de los ciudadanos y el símbolo de la campaña en 80 murales.



Foto 31

Foto 32

En su voluntad, la gente hace lo que quiere: marchas de protesta, genocidios (como los de Chiapas), se van al Ángel a celebrar el éxito de la selección de fútbol, se solidarizan para ayudar a los damnificados de Acapulco y Oaxaca, cooperan con millones de pesos para el TELETON. Cada una de estas cosas es circunstancial y dan como resultado el testimonio de que aún, con todo y ser egoístas, también tenemos nuestro lado humanitario que practicamos por momentos, ¿para lavar nuestras conciencias?.

Sin embargo, cuando se trata de tener que hacer, tener que ir y cumplir con alguna obligación ¿qué pasa? Nos manifestamos desde con un "¿y yo por qué?", hasta el clásico: "¡me vale!".

Cabe señalar que en las múltiples justificaciones que dio la población para decir que no contaminaba, el *Hoy No Circula* sólo adquirió el 3% de porcentaje que confirma la falta de impacto que ha tenido el programa en la actualidad, a pesar de usarse casi el mismo tipo de canales para su promoción, que son masivos, aunque no con el mismo sentido¹⁴⁹. Lo que sucedió fue que los líderes de opinión ya no fueron los mismos, antes hasta los artistas y los deportistas exhortaban a la población y se unían para combatir la contaminación del aire, ahora sólo algunos periodistas suelen mencionar el problema como algo indignante pero ya no se hace un exhorto a la población.

Como argumento lógico, el ser humano siempre ha sido necio, nunca ha querido que le impongan nada y ante el peligro y ansiedad que representa romper las reglas, parece que hay cierto "placer" en quebrantarlas.

Tal parece que el emisor no pensó que el mensaje irremediamente variaría por el fondo que motivaba el comunicarlo. Mientras fue *Un día sin auto* el fondo fue humanístico, de cooperación y cuando fue *Hoy No Circula* el fondo fue autoritario, de imposición, a partir de este cambio, la configuración que se tuvo del actual programa fue de autoritarismo. Tan sólo los ciudadanos, principales protagonistas de este conflicto, se dedicaron a cumplir la medida y no pensaron más allá de su egoísmo, de su carro sin catalizador de años anteriores al 90, de la "mordida" que pagó para que le pasaran la verificación, de su calcomanía que adquirió "por debajo del agua".

El siguiente cuadro, muestra la tipología de vehículos y su grado de contaminación que emiten¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Rojas, *Idem*.

¹⁵⁰ DDF, *et. al. Op. cit.*, p. 4.

**AÑO MODELO Y TIPOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN EN LA ZONA
METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO
PRIMER SEMESTRE DE 1995**

AÑO MODELO	TECNOLOGÍA CARACTERÍSTICA	CANTIDAD EN D.F.	%
85 y anteriores	De carburador	1'116.162	37.2
86 a 90	Con inyección de combustible	715.419	23.8
91 a 92	con convertidor catalítico	812.158	20.4
93 y posteriores	Con sistemas electrónicos integrales y convertidor catalítico	556,995	18.6
T O T A L		3'000.734	100.0

Estos datos del 97 dan cuenta de que aún falta mucho por hacer en materia ambiental. Si en el 88 el 90% de los autos era viejos y no usaban catalizador, ahora hay menos, pero los altos niveles de contaminación del aire siguen, la gente se queja de que el programa no sirve, las autoridades alegan que se ha invertido mucho en esto pero la contaminación del aire sigue.

El medio principal que hizo captar la atención a los ciudadanos fueron los líderes de opinión, que fueron los que básicamente promovieron la actitud de cooperación y unión de las masas.



FOTO 33: SEDUE/Ignacio López Tarso, Silvia Pinal, Sergio Corona, Patricia Reyes Espíndola, Rafael Sánchez Navarro, Guadalupe Mejía "La Yaqui", Oscar Bonfiglio y Mar Castro, en representación de la Asociación Nacional de Actores (ANDA), produjeron mensajes para desalentar el uso del automóvil, cuidar su funcionamiento y compartirlo.

Un día sin auto y Hoy No Circula es una historia con dos capítulos, en el primero, el canal comunicó motivación, positivismo, exhortación y civismo, que produjeron una reacción colectiva que dio como resultado la aceptación de no circular voluntariamente el auto un día a la semana. El Ingeniero Guerra tuvo una actuación importante en la promoción del *Hoy No Circula*, pues como todos los periodistas de ese tiempo, se dio a la tarea de promover la no-utilización del auto y comentó: "yo en lo personal fui gran promotor del *Hoy No Circula*, inclusive iniciamos el programa previo *Un día sin auto*, que era temporal y diseñado para contingencias ambientales...".¹⁵¹

Sin embargo, después de la intensa campaña, sucedió que la medida oficial y permanente resultó para mal y al respecto Guerra señaló:

...fue un error cuando el *Hoy No Circula* se convirtió en permanente y obligatorio... la realidad técnica, objetiva es que el *Hoy No Circula* no cumplió su propósito que era el reducir la contaminación atmosférica facilitándole a los

¹⁵¹ Rojas, *Idem*.

automovilistas dejar 20% de su tiempo el automóvil (pero) los automovilistas no están usando un medio de transporte público... en este sentido el *Hoy No Circula* fracasó porque no logró meter a los automovilistas en el transporte público...¹⁵²

Se deduce que desde la oficialización de la medida, se prendió la mecha que haría explotar el constante desacuerdo con el programa, dificultando aún más la comunicación hacia el receptor, debido a que siendo también los líderes de opinión propietarios de un auto, se levantaron en contra y produjo respuestas como las de Guerra, además 76% de la población opinó que el programa no ha dado resultado, aunque según otro resultado, el 75% de promedio que no circula, usa el transporte público para trasladarse, no teniendo una mejor opción¹⁵³.

Otros comunicadores expresan en sus escritos algo más que descontento. El estimar que el problema de la contaminación del aire no tenga remedio es bloquear al receptor a estimar esto como algo definitivo.

En una de las pocas publicaciones sobre medio ambiente del D.F. se comenta: "...la metrópoli se ha hecho monstruosa. Las zonas bellas han desaparecido para convertirse en marginales... así, la vida se apaga, así la vida tendrá que extinguirse inexorablemente..."¹⁵⁴

En otra sección, un columnista señala que existe: "...una educación raquítica sobre el verdadero problema del sistema ecológico, las leyes sobre esta materia son torpes, descuidadas y superficiales..."¹⁵⁵

¹⁵² Rojas, *Idem*.

¹⁵³ Rojas, *Idem*.

¹⁵⁴ Meléndez, artículo: *La región más transparente*, en *Revista Ecología y Medio Ambiente*. p. 28.

¹⁵⁵ Berdejo, columna: "Leyes torpes, descuidadas y superficiales", en *Revista Ecología y Medio Ambiente*, p. 36.

Argumentos como los anteriores, sólo reflejan el sentir de una situación manifiesta: no nos interesa ya el tema de la contaminación del aire, o no se ha sabido transmitir en una cultura ecológica, que vaya más allá de temas para niños o algún taller de verano cuyos temas no pasan de una temporada y los posibles resultados se pierden y no trascienden en acciones definidas y constantes.

Los comunicadores han perdido la brújula, se han dedicado a juzgar la tarea de las autoridades en materia ambiental y en su mensaje manifiestan: "...nos podemos dar cuenta que los esfuerzos por abatir la contaminación ambiental han sido insuficientes y los escasos alcances de los programas vigentes en materia de protección al ambiente no son nada alentadores...en la lucha contra el deterioro ambiental en el D.F. es negativo, pues las medidas adoptadas han sido insuficientes e ineficaces..."¹⁵⁶

En el mejor de los casos, lo que pueden hacer es dar algunas palabras de aliento, emitir alguna frase de esperanza que no desmoralice a los que sí se interesan en el tema y dicen: "...es importante que todos tengamos conciencia de lo que se debe al medio ambiente en que vivimos..."¹⁵⁷ y también: "si realmente se desea que se resuelvan los problemas ambientales, se necesita la participación de todos"¹⁵⁸.

Los comunicadores también pueden desear tener un aire limpio, sin embargo, están imposibilitados para dar una solución, pues es evidente que no tienen argumentos para frenar la indiferencia que sembraron en la población. Solemos pensar que no se nos da el poder tener un aire limpio, nos limitamos a los límites de los demás. Aunque todos estemos dispuestos, la mayoría no sabemos qué hacer.

¹⁵⁶ Alvarez, artículo: "México, entre los que más contaminan...", en Revista *Ecología y Medio Ambiente*, p. 23.

¹⁵⁷ Meléndez, *Idem*.

¹⁵⁸ Alvarez, *Idem*.

El Ingeniero Guerra se ha destacado como reportero ambiental, es el testimonio de que si se quiere, se puede, tiene en su casa todo lo que influya a una mejora del medio ambiente, sin embargo, él mismo admite que Radio Red no es omnipresente como medio que promocióne una conciencia ecológica, además opina que en los demás medios: "... están todavía mayoritariamente en un concepto de desarrollo sostenido no sustentable y donde se percibe la protección al medio ambiente como algo bonito que deben hacer los niños en las escuelas pero que no debe afectar las relaciones económicas y empresariales.. este es un estado primitivo, miope... la sociedad en su conjunto está en un estado preecológico."¹⁵⁹ Realmente existe conocimiento del problema, pero no hay una conciencia de él y en esto coincidieron todas las autoridades entrevistadas.

La contaminación del aire no es un tema que interese a los MCM, aparentemente, quizás porque se quiere hacer pensar que el problema no es grave, aunque a diario en las noticias nos dan cuenta de que el ozono está por encima de la norma. ¿Qué quiere decir esto? ¿Acaso se cumplirá lo que alguien dijo, que los mexicanos somos resistentes a todo? Inclusive, a manera de broma, dicen que en una guerra atómica, los únicos sobrevivientes iban a ser los más fuertes: las cucarachas y los mexicanos. Como buenos bromistas que somos, nos reímos inclusive de la muerte, no podía faltar el burlarnos de la destrucción que ha provocado nuestra inconciencia del problema.

La emisión del mensaje ha cambiado, el impacto hacia la ciudadanía ya no es de convocatoria popular. Se ha estandarizado una medida que, más que combatir la contaminación del aire, tal parece que la mantiene, pues a pesar de haberse reducido un buen número de contaminantes de la atmósfera, este programa no está configurado para la eliminación de la contaminación del aire, sólo para su

¹⁵⁹ Rojas, *Idem*.

control, pero ¿no habría sido más fácil hacer algo definitivo para que el problema se eliminara?

Lo irónico es que sí se puede eliminar. El Ingeniero Quadri, quien también es uno de los que aportaron ideas para la creación del *Hoy No Circula* y últimamente tuvo que ver con la readecuación del problema dice que la contaminación del aire sí se puede eliminar pero es "políticamente inaceptable". Mientras tanto, se sigue violando la norma establecida muy por encima de lo admitido, la política no es conciente de este mal, porque la contaminación del aire tiene efectos sutiles, además, Quadri argumenta que se debe al tipo de cultura:

...es un problema de cultura histórico, lo vemos en Chiapas, todo mundo exonera a los violentos y a los que declaran municipios autónomos simplemente por ser pobres y todo mundo tolera la violencia y usan de la democracia en nombre de la pobreza, lo mismo pasa en la ciudad de México, nadie está dispuesto a sacrificar y a regular a aquellos que se ven como desfavorecidos o marginados en el desarrollo de la ciudad de México.¹⁶⁰

Se reconoce el avance que ha tenido el actual programa *Hoy No Circula*, pero la gente ya no entiende que es por su bien, sólo cumple porque hay que hacerlo, se ha mecanizado y esto ha logrado que no se exploren más cosas, que nos conformemos con estar un poco menos contaminados, pero nunca se piensa que se puede resolver por completo.

Las emisiones del mensaje han cambiado. El impacto ya no es de convocatoria popular. El 45% de la población se inclinó por estimar que el programa se creó a favor de la corrupción¹⁶¹. Lo anterior, debido a que no se respeta la autoridad y en tanto no se quiera reconocer, el porcentaje subirá.

¹⁶⁰ Rojas, *Idem*.

¹⁶¹ Rojas, *Idem*

El programa y su mensaje se han mecanizado, esto ha logrado que no se exploren más cosas para su solución, que nos conformemos con estar un poco menos contaminados, pero nunca se ha llegado a un control total como el que hay en países como Inglaterra, Japón o Estados Unidos.

1.4 RECEPTOR

El proceso de comunicación humana no está completo si además del emisor, el mensaje y el canal, no existe un receptor. Sería inútil, ya que la comunicación implica la comunión, es decir, el compartir algo en común con alguien. El ingrediente fundamental en el estudio del proceso de comunicación del *Hoy No Circula* es el receptor: los ciudadanos del D.F.

Cada vez toma mayor auge en el estudio de la comunicación de esta década, la función del receptor. De acuerdo con lo investigado por la Profesora e Investigadora del Departamento de Comunicación de la Universidad Iberoamericana (UIA), Inés Cornejo Portugal, en su artículo titulado *El estudio del receptor en el campo comunicativo (recuento de una década)*, señala que: "De considerar al receptor como pasivo ejecutante de las propuestas hegemónicas de los medios de comunicación"¹⁶², los teóricos de la comunicación lo han reconfigurado como un: "sujeto social con capacidad propositiva y de respuesta frente a los medios y sus mensajes". Lo anterior nos habla de la gran evolución en este campo de la comunicación y de la falta de información que tienen las autoridades al respecto, pues se está desperdiciando un gran potencial como el que poseen los ciudadanos para ayudar al control de la contaminación del aire.

¹⁶² Cornejo, artículo: "El estudio del receptor en el campo comunicativo", en Revista *Umbral XXI*, p. 68.

Los estudios de recepción son cada vez más profundos, ya que para los comunicólogos, el hecho de comprender al receptor actualmente es fundamental, pues es este el que manifiesta el efecto final y la reacción a un determinado mensaje.

En los años 70, se estimaban a los MCM como los dominantes en el público, a través de la publicidad, las caricaturas y las telenovelas, tomando como principio el fundamento marxista, por lo cual, la reacción del receptor no era importante para estudiarla, sin embargo, diez años después se observó al receptor como un sujeto propositivo, como lo menciona la profesora Cornejo: "...el público no se apropia indiscriminadamente de lo que ve, oye o recibe..."¹⁶³, lo cual indica que en comunicación, el receptor toma ahora su lugar como un ser humano, pensante y no sólo es un ente al cual hay que crearle necesidades. Por eso es que los mensajes de hoy en día pretenden comprometer más la razón del auditorio pues ya está más conciente de lo que ve.

Siendo los MCM los generadores de la opinión pública en los receptores, se debe eficientizar la calidad de los mensajes y sus argumentos, junto con los estímulos visuales y auditivos.

Actualmente los comunicadores, según Cornejo, han desechado el viejo esquema del proceso de la comunicación emisor - mensaje - receptor, inclusive es calificado de "obsoleto y vertical", pues argumenta que sus actores ya no pueden permanecer en un lugar fijo, aún tratándose de comunicación de masas, aunque para su descripción se sigue usando la misma configuración.

Habiéndose redescubierto al receptor como una entidad de vital importancia para la comunicación, se le considera un miembro único en un auditorio plural, ya

¹⁶³ Cornejo, *Idem*.

no es el personaje esponja, que todo lo absorbe, pues diariamente se ve manifestada la diversidad de opiniones por la aceptación o rechazo en cada mensaje y aunque se ha tomado en cuenta hasta hoy, siempre ha sido así.

“Rebasadas las primitivas concepciones conductistas tipo aguja hipodérmica y las limitaciones impuestas por un modelo funcionalista de la comunicación, la investigación de la práctica comunicativa ha redescubierto al receptor”¹⁶⁴

Los receptores toman lo que les ayuda del mensaje que reciben, en la emisión de los mensajes de la propuesta *Un día sin auto* y del programa *Hoy No Circula*, el público receptor tuvo un valor especial, ya que del emisor, en este caso el gobierno, fue de quien dependió la creación, configuración e implementación de las medidas y se valió de los MCM (el canal), para llegar a los ciudadanos del D.F. (el receptor) que fueron los que aceptaron ambas propuestas y de hecho siempre han tenido una buena disposición para acatar las reglas que se les indican. Hasta ahora en este proceso del *Hoy No Circula*, ninguno de estos actores han cambiado de lugar.

En una sociedad como la nuestra, el gobierno se dirige al pueblo a través de los MCM. El mensaje que se emite no se piensa para un tipo específico de persona, no se puede configurar un mensaje como cuando uno charla con amigos porque en este caso el mensaje irá dirigido a ganar la atención del público según las más estrictas reglas de promoción y propaganda, aunque es bien sabido que la credibilidad del pueblo hacia el gobierno es casi nula y lo manifiesta la actitud de rebelión hacia las reglas impuestas.

Hay un dicho conocido en la ciudad que dice: “las leyes se hicieron para violarse”. Esta consigna la han tomado las personas que no se someten a la autoridad, por el simple hecho de agredir a quienes ostentan el poder.

¹⁶⁴ Cornejo, *Op. cit.* p. 70.

El que recibe la idea de combatir la contaminación del aire en el D.F. no es un grupo de personas de una sola clase social, tampoco de un mismo nivel educativo, edad, sexo y ocupación. Se estima que en el D.F. hay cinco grupos de ciudadanos que abarcan a la mayoría de la población: las amas de casa, que dentro los grupos de ocupación en el D.F., abarcan un 47%, los estudiantes, que por todos los niveles de enseñanza abarcan 37%, los comerciantes ambulantes, que tienen 20%, los empleados administrativos con 17% y los choferes, que equivalen a 20%¹⁶⁵. Su rango de edad oscila entre los 15 y los 50 años que son el grupo de edad más numeroso del país.

¹⁶⁵ INEGI, "Perfil Sociodemográfico, D.F., 1997", pags. 38 y 40.

GRUPOS ESTUDIADOS



FOTO 34: EMJIChoferes



FOTO 35: EMJEstudiantes



FOTO 36: EMJEmpleados



FOTO 37: EMJAmas de Casa



FOTO 38: EMJComerciantes

Para la detección de lo que opinan los ciudadanos acerca de la imposición del Hoy No Circula, el desarrollo de la contaminación del aire y el uso del transporte público y el auto particular así como lo que hay en los medios y por parte del gobierno para el control de la contaminación se realizó una encuesta con el siguiente perfil:

Condiciones de la muestra:

Se aplicaron 200 cuestionarios de 22 preguntas y se dividió en los siguientes temas de importancia: *El Hoy No Circula, el Transporte Público del D.F., la Difusión en los Medios de Comunicación Masiva, Opinión sobre el Hoy No Circula y Uso del Auto Particular.* Cada grupo de preguntas se formularon de acuerdo con la observación empírica del problema y se estimó que con cada uno se cubriría un tema de importancia para la aportación de opiniones por parte de la muestra tomada de la población del D.F. El periodo de aplicación fue entre mayo y agosto de 1997.

Como universo de observación se tomó una muestra de la población del D.F. y se eligieron cinco grupos equilibradamente elegidos que comprendían por igual número hombres y mujeres que tuvieran y no tuvieran auto y se tomaron en cuenta cinco grupos base por lo que cada grupo constó de: 20 estudiantes hombres (10 con auto y 10 sin auto), 20 estudiantes mujeres (10 con auto y 10 sin auto), 40 amas de casa (20 con auto y 20 sin auto), 40 choferes (todos con auto), 20 empleados hombres (10 con auto y 10 sin auto) 20 empleados mujeres (10 con auto y 10 sin auto), 20 comerciantes hombres (10 con auto y 10 sin auto), 20 comerciantes mujeres (10 con auto y 10 sin auto).

El universo se eligió de esta manera ya que se pretende tener en una sola muestra, el estudio de todas las personas que a juicio de la investigación, están involucradas con el programa y/o tienen conocimiento de este, inclusive se tomaron en cuenta las personas que no poseen auto y se previó que hubiera comentarios interesantes y diversos tanto de los que tienen auto como los que no poseen.

Cabe señalar que cada grupo en la muestra representa la opinión de nuestra sociedad pues el programa *Hoy No Circula* es una importante medida de la que han surgido múltiples opiniones que valen la pena recabar para una valoración que haga comprender sus alcances y limitaciones.

Descripción de los grupos estudiados:

Los estudiantes

Representan un grupo de importancia para el estudio debido a que se estima que este grupo tiene un contacto muy estrecho con los MCM así como con el transporte público de la ciudad. Esta población se eligió de entre los 17 y los 30 años, por lo que se abarcó el grupo de preparatoria y universidad. Se deduce que a este nivel de capacitación los alumnos son críticos, analíticos y originales en sus puntos de vista, por lo que estas opiniones serán de prioridad conocer para readecuar el programa y hacerlo atractivo a ellos. En su mayoría los estudiantes entrevistados pertenecen a la ENEP-Aragón de diferentes carreras y semestres.

Los empleados

Son un grupo que está formado por personas que se considera tienen un rango de más estudios por lo que se observó al aplicar el cuestionario, y también es gente con más experiencia y conciencia en los requerimientos de un ciudadano del D.F., además de que sus ideas son más "aterizadas". Esta población osciló de los 20 a los 50 años cuyas opiniones también son analíticas pero se hace énfasis en su punto de vista político. Se supuso que pueden ser personas mejor informadas por lo que sus respuestas podrían contrastar para que la propuesta también tenga suficiente información para este grupo.

Los empleados entrevistados fueron del Sistema de Transportes Eléctricos del D.F., en sus oficinas generales de Municipio Libre No. 402 y se completó la entrevista con empleados de algunos bancos y empresas pequeñas.

Los comerciantes

Son un grupo vital para la investigación del *Hoy No Circula*, debido a que ellos en general fueron personas del comercio informal y por lo regular están en la calle y conocen el *Hoy No Circula* aunque no tengan auto la mayoría. A pesar de ser personas con bajo nivel de estudios (por observación de la encuestadora) son gente que profundiza mucho en su opinión sobre cuestiones económicas y políticas, por lo tanto, tienen mucho que decir y sugerir. Si su principal ocupación a parte de comerciar es estar en la calle, se estimó que su aportación será valiosa, por lo que iban a manifestar experiencias vividas y actuales. Los comerciantes entrevistados se escogieron del bazar de Plaza Universidad y sus alrededores.

Las amas de casa

Se estima que las amas de casa en el D.F., son líderes de opinión en potencia debido a que la cultura en los hogares mexicanos se apegan más a las decisiones de la madre, aunque cabe señalar que en este grupo también se contemplaron personas no casadas pero con su ocupación en el hogar. Se consideró que la inclusión de las opiniones de este grupo será importante pues su aportación será crítica, analítica y profunda en la cuestión social, económica y política del programa. La frescura y espontaneidad de este grupo debe ser de especial observación para elegir un eje motivador que logre que ellas, voluntariamente se vuelvan promotoras que difundan el cuidado al medio ambiente. Las amas de casa elegidas se entrevistaron en lugares de la zona Sur de la ciudad y otras son empleadas de medio tiempo.

Los choferes

En el D.F. los choferes del transporte público particular (microbuses y taxis principalmente) se han convertido en expertos del *Hoy No Circula*, sus aportaciones serán de gran importancia debido a que el dedicarse a este "oficio" produce una convicción que no divaga, a nuestro parecer, aunque se contempló por las observaciones en la aplicación del cuestionario que este grupo fue el más apático para contestar la mayoría de preguntas, debido a que al entrevistarlos en su lugar de trabajo indicaron que no tenían mucho tiempo y los estaban "carrereando".

De los choferes entrevistados, en su mayoría, son manejadores de microbuses de las terminales o bases más grandes que se pudieron detectar en la ciudad, algunos fueron de la terminal de autobuses del Sur (Metro Tasqueña) y otros de la terminal TAPO (Metro San Lázaro).

Con estas aportaciones se podrá tener un *collage* de ideas que ilustre de manera general lo que el mexicano de la ciudad piensa de esta medida y también en la unión de estas opiniones se verá de cada resultado por grupo quiénes son los que verdaderamente se interesan por el medio ambiente, quiénes lo toman como un simple trámite y quiénes definitivamente no les interesa en absoluto el estado del aire respirable en la ciudad.

Motivo del cuestionario:

Se aplicó un cuestionario (ver **anexo 3**) que, con base en la investigación realizada, pudiera recoger con las respuestas obtenidas una opinión segura de cada grupo de la muestra, de manera que se tenga una visión amplia de la opinión de cada uno.

Cada pregunta se pensó en función de todas las fallas que se observan del programa y se pretende ver en general si se aprueba o no y también se busca que la gente sugiera, se involucre y tenga la convicción de informarse más acerca del tema.

Valoración de resultados:

Lo que es en la actualidad el *Hoy No Circula*, fue la respuesta en donde la población contestó que no dio resultado, en la cuestión de ¿Cómo afecta en su vida el programa?, 37% estimó que no le afecta. Valorando las dos respuestas anteriores, se puede definir que la población tomó en cuenta la aplicación del programa, sin embargo, en la segunda cuestión es claro que aunque se tomó en cuenta, la gente no lo estima importante, pues no se involucró de manera profunda, ni continuó con la participación del principio, como cuando estuvo la campaña. Lo que revela que sólo se dedicó a cumplir.

En esta pregunta de opción múltiple, la gente también argumentó en un 31% que no hay un transporte público adecuado y siendo tan cercano el porcentaje con el 37% anterior, se puede decir que también fue de importancia esta estimación, la cual concuerda con lo comentado por el Ingeniero Guerra: "...el *Hoy No Circula* fracasó porque no logró su propósito de sacar cada día hábil al 20% de los automovilistas de su coche y meterlos en un transporte público...". Esta estimación argumenta la falta de conciencia ciudadana que según el químico: "...nunca tuvimos el valor civil de hablar, no tienen derecho a hacerlo permanente mientras no haya un transporte público suficiente y confiable..."¹⁶⁶

Este último comentario es de gran importancia, ya que se argumenta uno de los principales errores que ha detenido la posible efectividad de la medida. Sin

¹⁶⁶ Rojas, *Idem*.

embargo, cabe mencionar que el 73% de la población señaló utilizar el transporte público cuando descansa su auto y aquí se deduce que seguimos siendo pasivos para vivir ignorando cuánto nos afecta el contaminar el aire por usar transporte altamente contaminante como microbuses y taxis, por ejemplo.

El programa *Hoy No Circula*, sólo ha promovido con pocos argumentos motivadores, el hecho de no circular un día a la semana y en etapa de contingencias, a regañadientes se acata la medida, sin pensar en el beneficio que produce a la larga hacerlo.

Se emitió una orden, se delegaron funciones, pero ya no se involucró a los ciudadanos, principales actores de este programa. Por lo tanto, se puede explicar porqué muchas personas argumentan que es responsabilidad del gobierno de que se cumpla esta medida sin ayuda de la ciudadanía y esto los desobliga a no anhelar a hacer más por un ambiente en el que estamos todos, no nada más los gobernantes.

En la cuestión acerca de lo que hace el gobierno para el control de la contaminación del aire, los ciudadanos argumentan que no saben lo que hace, obteniendo 25% como mayor porcentaje, también muchos se aventuraron a decir que el gobierno no hace nada con 21%. Otro de los porcentajes más altos fue con el 11%, que correspondió a la gente que no contestó, por lo que se deduce que tan sólo con escuchar la palabra gobierno, la gente, por naturaleza, reacciona en contra y rechaza todo lo que tenga que ver con autoridad.

No se tiene una información que haga eco en las personas. Tomando en cuenta que el 58% de la población recurre a la televisión y a la radio en un 55% de frecuencia, se deduce que la información no se ha cuidado para producir una conciencia en los ciudadanos, porque por lógica es más constante la incidencia de comerciales y programas de esparcimiento que de información.

Por otro lado, a la cuestión de lo que hace el entrevistado para cuidar el aire, los ciudadanos mencionaron múltiples respuestas, ya que no podían quedarse sin participación. La afirmación más constante entre los entrevistados fue que no tiran basura, con 21%, que habla de la gran ignorancia y falta de capacitación en las causas reales del problema, ya que la pregunta específicamente pedía la descripción del cuidado del aire y aunque la basura es sólo una parte del problema y es importante, no es la mayor parte. Sólo el 15% argumentó usar menos el auto y otro 15% afirmó que afina su auto, lo que nos lleva a observar que son contados los ciudadanos que están dispuestos a dejar de circular y que todavía recuerdan la invitación a dejar circular un día a la semana.

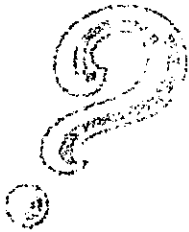
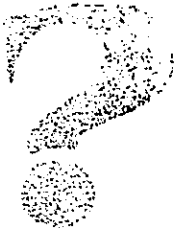
En la cuestión de lo que le hizo falta al *Hoy No Circula*, un 60% de la población mencionó la planeación de pros y contras, que implicaba la aplicación del programa. Tomando en cuenta que planear significa ser detallista, a pesar de que la población encuestada ya no participa activamente, aprovechó la oportunidad de expresarse sobre el tema y elogiaron que alguien se preocupara por observar el tema del *Hoy No Circula* y sugirieron que se hicieran más trabajos al respecto para darlos a conocer públicamente.

Otra cuestión que refuerza el hecho de que la gente sí está interesada en participar y en hacer conciencia, es la condición que tiene actualmente el aire del D.F., la respuesta podría suponerse lógica porque la falta de azul en el cielo lo delata, sin embargo, el 80% de los entrevistados lo estimaron de malo. Algunas personas de la muestra pensaron quizás que elegir otras opciones les daría la posibilidad de salirse un poco de la realidad, o bien, no quisieron comprometerse con estimaciones extremosas. Fue extraño que no haya habido un resultado general a una situación tan evidente y fue mucho peor que aún el 1% estimó como buena la calidad del aire, esta respuesta la emitieron las empleadas sin auto y los choferes. Desgraciadamente, todavía hay quienes piensan como si no vivieran en la ciudad.

Dada la naturaleza de la comunicación como un proceso cambiante, fragmentado y diverso, se puede entender inclusive el papel del receptor en la comunicación del *Hoy No Circula*, y a la vez como emisor que manifiesta el efecto del programa. No es necesario usar los MCM como lo han hecho los poderosos, simplemente basta con observar a los transeúntes de esta ciudad, con o sin auto, que tienen la misma necesidad de una autoridad competente, porque hasta ahora se tienen a sí mismos como sus guías, aunque con errores, pero se los disculpan.

Aún existen muchos límites para conocer a fondo todo lo que implica la comunicación humana, pero el eficientizar los mensajes, razonando primero el efecto que debe o puede tener un argumento, el hacedor de mensajes enfocados a la promoción de un beneficio social, como el combate a la contaminación del aire, debe estar conciente primero, hasta donde puede llegar él mismo con lo que propone, para que después de haber confirmado una efectividad probada en un mensaje emitido, se pueda dar una difusión clara, que conlleve al resultado ideal, sobre todo si este mensaje implica la vida humana.

No se puede hablar a la ligera de que debemos cuidar el ambiente, pues como receptores queremos saber el cómo y el porqué debemos hacerlo, para que teniendo una base firme, se pueda confiar en la autoridad que debería representar el emisor.



**C
O
N
C
L
U
S
I
O
N
E
S**

CONCLUSIONES



FOTO 39: MARY LOU DABDOUB/CONTENIDO/Teniendo tantas causas, un solo programa es limitado para abarcar la gravedad de la situación que se vive en la ciudad, en materia de contaminación del aire.

La contaminación del aire generada por los autos no es la única que agrede a la salud y al entorno físico del D.F. y el programa *Hoy No Circula* no es lo único que se ha implementado para el control de la contaminación del aire, sin embargo ésta investigación sólo observó el programa *Hoy No Circula* de tal manera que se pudiese estudiar lo más a fondo posible esta medida para poder definir lo más claramente posible sus alcances y limitaciones.

Teniendo tantas causas para la contaminación del aire, un solo programa es limitado para abarcar la gravedad de la situación que se vive en la ciudad, en materia de contaminación del aire. Las autoridades hacen acto de presencia con precontingencias ambientales que sólo hacen que pase más tiempo para dar una solución inmediata. No se puede pensar que si se tardan más en buscar la forma de

combate no se van a tener mejores medidas, tampoco se puede actuar impulsivamente, creando un pánico general en la población, pues aunque el asunto sí es para dar pánico, por los efectos letales que produce en la salud, el crear crisis produciría descontrol y se tendría falta de sobriedad en el tratamiento de este asunto que, más que medidas de control, requiere de una decisión en cada individuo para que no prosiga su efecto destructivo.

Como propósito fundamental, esta investigación se planteó el conocer la configuración del programa, desde su inicio hasta la actualidad. A medida de que se recopiló la información, se observó que las medidas implementadas por el gobierno, siempre se han creado con la intención primaria de controlar cierto problema, aunque no siempre pueden dar los resultados que se esperan, debido a que el hombre varía de acuerdo con las circunstancias en las que viva y no siempre está dispuesto a cooperar. Mientras unos están dispuestos a poner de su parte, a otros no les importa. En el control de la contaminación la clave está en la credibilidad. Es cuestión de eficacia. La falta de credibilidad en las autoridades no alienta en nada a que las medidas por muy eficaces que pretenden ser puedan dar resultado.

En la ciudad de México se implementó el programa *Hoy No Circula*, expresamente para el control de los contaminantes que arrojan los automotores y las industrias, de tal forma que hubo un corto periodo en el que dio resultado, pero tomando esta medida un toque más autoritario e implementándose de manera permanente, la gente se sintió privada de su libertad, de tal manera que violar las reglas del programa actualmente es lo más cómodo.

Mientras el emisor y el receptor no tengan el mismo "repertorio de señales", jamás se podrá lograr efectividad en el control de los contaminantes pues nunca estarán de acuerdo, por tener intereses diferentes.

La idea de no circular surgió como una cooperación voluntaria, después se implantó como programa oficial, esto da a conocer que al mismo tiempo en que se conocía más a fondo el problema, se tuvo que actuar de acuerdo con el conocimiento que se iba generando, en la medida de que avanzaban el tiempo y los efectos de los contaminantes.

Después de razonar acerca del programa y teniendo presente su evolución en el D.F., se pueden observar sus alcances y limitaciones.

ALCANCES Y LIMITACIONES DEL HOY NO CIRCULA

ALCANCES	LIMITACIONES
PROMOCIÓN DE LA CONCIENCIA AMBIENTAL EN LA POBLACIÓN DEL D.F.	UNICAMENTE SE PROMOVIO POR DOS MESES EL MENSAJE A LA CIUDADANÍA EN UNA CAMPAÑA DE PROMOCIÓN, PARA INVITAR A LA POBLACIÓN A PARTICIPAR ACTIVAMENTE CON EL SLOGAN: <i>UN DÍA SIN AUTO.</i>
SE PENSÓ EN COMBATIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE.	NO SE PENSÓ EN QUE EL FONDO DEL PROBLEMA REQUIERE UN PROGRAMA DE PROMOCIÓN PERMANENTE, PERO TAMBIÉN UNA MEDIDA ESPECIAL PARA CONTINGENCIAS.
JUNTO CON OTRAS MEDIDAS PARA EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE, SE LOGRÓ CREAR UNA SECRETARÍA QUE SE ENCARGARA PARTICULARMENTE DE LAS CUESTIONES AMBIENTALES.	SIENDO LA SEMARNAP LA AUTORIDAD QUE VIGILA EL CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE, HASTA AHORA NO CUENTA CON UN PRESUPUESTO SUFICIENTE Y UN EQUIPO CREATIVO DE COMUNICACIÓN SOCIAL PARA EDUCAR A LA POBLACIÓN EN GENERAL EN EL CUIDADO CONTINUO DEL MEDIO AMBIENTE.

ALCANCES	LIMITACIONES
SE CREÓ UNA MEDIDA QUE ES EXCLUSIVAMENTE PARA EL CONTROL DE EMISIONES CONTAMINANTES AL AMBIENTE	NO SE PROMOVIO UN TRANSPORTE PUBLICO EFICIENTE Y NO CONTAMINANTE POR FALTA DE PRESUPUESTO.
SE UTILIZARON LOS MCM PARA PROMOVER UNA CAMPAÑA DE CONCIENTIZACIÓN SOBRE EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN EL D.F.	LOS QUE IDEARON LA MEDIDA NO ASPIRARON A QUE TUVIERA EFECTOS A FUTURO. SÓLO SE LIMITÓ A TRATAR DE CONTROLAR EL PROBLEMA TEMPORALMENTE.
SE CREAN CENTROS DE VERIFICACIÓN VEHICULAR QUE PERMITEN REVISAR CADA UNIDAD EN SUS EMISIONES DE GASES CONTAMINANTES SEGÚN ESTANDARES INTERNACIONALES	LA MEDIDA NO FUE FIRME EN SUS OBJETIVOS, YA QUE SE PROPICIÓ LA CORRUPCIÓN. VARIOS AUTOMOVILISTAS DENUNCIAN LA VENTA ILICITA DE CALCOMANÍAS DE VERIFICACIÓN VEHICULAR.
EN EL INICIO DE LA CAMPAÑA, LA MISMA POBLACIÓN SE DABA A LA TAREA DE VIGILAR QUE SE OBSERVARA EL CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN LOS MENSAJES QUE SE LES MANEJABA .	ACTUALMENTE NO EXISTE UNA VIGILANCIA SERIA DEL CUMPLIMIENTO HONESTO DEL PROGRAMA Y LA GENTE YA NO SE PREOCUPA POR CUIDAR EL AIRE DE LA CIUDAD.
SE PROPICIÓ EL SURGIMIENTO DE GRUPOS SOCIALES QUE PROTEGEN EL MEDIO AMBIENTE ENTRE ALGUNOS DE ELLOS ESTÁN: EL GRUPO DE LOS CIEN, MOVIMIENTO ECOLOGISTA MEXICANO Y PARTIDO VERDE ECOLOGISTA.	EL MENSAJE SÓLO EXHORTA A CUMPLIR CON LA MEDIDA Y LA CONCIENCIA Y ACCIÓN CIUDADANA SE VE LIMITADA.

Este esquema se logró con base en la investigación teórica, el resultado de las encuestas, la observación aislada como simple ciudadana y el efecto de la contaminación del aire en la salud de los mexicanos y aún se podrían añadir más alcances y limitaciones, conforme pase más el tiempo, sin que una actitud de acción se presente en todos los ciudadanos de la ciudad.

La principal limitación del programa es su falta de "comunicabilidad" es decir, su falta de propuesta y motivación ante un problema tan grave, como la contaminación del aire. Conforme al modelo del proceso de comunicación que compone este programa como promoción y propaganda el: emisor, mensaje, canal y receptor, el programa *Hoy No Circula* en sus dos etapas (campaña y programa) tiene claras diferencias.

En la campaña *Un Día sin Auto*, el emisor está representado por el gobierno, aunque éste usó a líderes de opinión (artistas, deportistas e intelectuales) que conllevan a que la gente fuera incitada de manera colectiva a formar parte de la promoción, el mensaje fue configurado con una sola frase, pero sustentada con imágenes y las actitudes de los mismos que eran influenciados por la invitación.

En cuanto al canal, fue importante el que los medios de comunicación tuviesen una cobertura amplia y además se utilizaron las bardas de los lugares más transitados de la ciudad, también se instalaron pantallas gigantes, se editaron atractivos folletos e incluso se aprovecharon las envolturas y etiquetas de los productos de más consumo para manifestar que se debe afinar y no contaminar, de tal manera que nadie se quedó sin saber de qué se trataba. Los receptores acataron la medida y se unieron a la causa, como es tan usual hacerlo entre los mexicanos, el índice de circulación se logró reducir mejor de lo que las expectativas se habían planteado en un principio. De 100 mil autos que se estimaron que violaran la norma,

la primera semana sólo fueron mil seiscientos¹⁶⁷ los que no obedecieron, por lo que se consideró todo un éxito.

Con el fin de que la contaminación del aire se redujera cada vez más y para argumentar el cuidado del aire con una medida permanente, dos meses después de la campaña *Un Día sin Auto*, se decidió imponer el *Hoy No Circula*, que refleja claramente la determinación por reglamentar el uso del auto en la ciudad.

En cuanto al programa *Hoy No Circula*, el lugar del emisor, mensaje, canal y receptor, fue reconfigurado en varios aspectos. Si en un principio los líderes impulsaron en buena medida a que la gente acatara voluntariamente el no circular un día a la semana, valorando el porqué es necesario mantener el aire limpio, ahora los componentes del emisor son los encargados de ecología del gobierno del D.F., pero al no haber credibilidad en las autoridades de nuestro país y ante la imposición del programa, la gente reaccionó en contra y se originó una gran corrupción que dio a la medida un giro más de negocio sucio que de programa para el cuidado del aire.

Las calcomanías y las verificaciones fueron los incentivos que propiciaron negocios ilícitos y empeoraron la de por sí deteriorada imagen del programa y de su iniciador, el Licenciado Manuel Camacho Solís. Después de su destitución de la gerencia de la ciudad, el encargado fue el Ing. Rodolfo Lacy, secretario de medio ambiente del Departamento del Distrito Federal (DDF) que decidió continuar con la medida, debido a que se carecía de otro tipo de disposiciones que tuvieran la efectividad, aunque limitada, del programa.

La opinión pública argumentaba constantemente en los MCM que el *Hoy No Circula* fue una "transa", para incentivar la compra de autos, pues casualmente,

¹⁶⁷ Rojas, *Op. cit.* Anexo 1.

cuando se decidió que se quedara permanentemente, subió la venta de automóviles en el país.

El mensaje y el canal por los que se manifestaba el seguimiento del programa se tornaron de manera fría en avisos que recordaban lo que se debería hacer y aunque en las bardas permanecían las consignas "afine no contamine" y "un día sin auto", el *Hoy No Circula* perdió la chispa que lo impulsó: la cooperación colectiva.

Actualmente el programa ha tenido múltiples modificaciones que lo han tratado de hacer más eficiente. La más reciente fue la que especificaba que los vehículos más antiguos (del 85 y anteriores) usarían calcomanía 2, los del año 86 al 92 usarían la 1 y la calcomanía 0 sería la que privilegiaría a los autos de baja emisión, del 93 a la fecha. Esta modificación dio un "segundo aire" al criticado programa que hoy en día continúa, aunque la gente sigue opinando que no funciona.

El 76% de la población encuestada opinó que el *Hoy No Circula* es un programa que no ha dado resultado, aunque también un 78% acepta que es una medida para controlar la contaminación del aire y 38% desea que se readecúe. Esta confusión se debe a que aunque se le ha dicho a la gente que el programa es para controlar la contaminación del aire en la realidad no funciona como se esperaba ya que en el proceso de control y verificación se inmiscuye la corrupción, que se toma de parte de las autoridades aunque no puede hacerse sin que alguien acepte.

La gente del D.F. está dispuesta para lo que le pidan que haga, sin embargo, no existe credibilidad en lo que hace la autoridad para manejar el problema de la calidad del aire, además de otros que no precisamente se relacionan con la contaminación.

Cada problema se trata de solucionar, nunca de manera completa y efectiva, al no tener una guía clara para el tratamiento de cada conflicto, la gente responde a las preguntas de manera igualmente confusa.

Cuando se pretendió dar una solución total y absoluta a un problema externo como la contaminación del aire, en el cual todos hemos contribuido con nuestro metro cúbico de *smog*, no se contaba con la variada información de investigaciones hechas en el país y en el extranjero que abrieron la visión en materia ambiental hoy en día, que hicieron ver que el programa *Hoy No Circula*, se creó con la idea que se tenía en el momento de lo que era conveniente hacer para controlar lo que afectaba.

A pesar de habersele hecho algunas readecuaciones al programa, se observa que aún no se puede lograr que los que vivimos en el D.F., tengamos una función concreta para participar activamente en el control, que ha dependido desde hace mucho de las autoridades.

La observación y estudio, tanto del origen de la campaña y el programa, además del análisis del emisor, el mensaje, el canal y el receptor, en este proceso comunicativo entre gobernantes y gobernados, se halla que la solución a la que se aspiraba llegar tiene ciertas limitantes, básicamente porque cada ser humano es autónomo y no se le puede privar o cambiar de sus costumbres de la noche a la mañana, si no quiere.

Sin embargo, tomando en cuenta que desde la introducción de los MCM al país, la gente prácticamente recibe órdenes de su aparato de radio o televisión. ¿No sería idóneo el usar a los MCM para que la costumbre de contaminar indiscriminadamente fuera modificada de manera que mediante los mensajes que se reciben en ellos se pudiese hacer que cambien de conducta hacia el medio ambiente?

Existe una limitante. Los MCM no fueron creados expresamente con propósitos de ayuda a causas sociales, surgieron para comunicar mensajes de compra - venta, así como discursos y acontecimientos políticos, por lo que sólo han sido instrumentos de quienes pueden pagar para vender, para anunciar lo que ofrecen como necesidad a los consumidores y cada día, de una sola marca, salen nuevas necesidades con nuevas presentaciones, aunque sigan sirviendo para nada, por lo que en este mar de egocentrismo no puede haber cabida para propósitos como el combate a la contaminación del aire. A menos que hubiese alguien dispuesto a invertir tiempo, dinero y esfuerzo en un tema que difícilmente puede generar divisas. En pocas palabras, no existe interés en el tema y por eso no es lo más importante a tratar actualmente en los MCM.

Es bien sabido que la Industria ambiental ha ido creciendo a lo largo del tiempo, pero más que crear otras máquinas para componer las otras máquinas, se necesita que quienes las compran sepan que son para proteger su entorno y no son objetos de moda que dan prestigio a una empresa.

No se trata de anunciar el problema de la contaminación del aire para crear una crisis colectiva, se trata de que la gente se ubique en su realidad, sea cual fuere su condición en general. No podemos seguir caminando, como ciudadanos del D.F., indiferentes ante un cielo gris que está clamando por más oxígeno y menos ozono y partículas suspendidas. Como ciudadanos nos hemos privado del ánimo de cooperación para controlar un problema que sigue causando estragos en la salud de todo ser vivo.

Este proceso civilizatorio en el que vamos, hacia la descontaminación del ambiente, creando medidas y programas que puedan controlar la calidad del aire y

hacerla óptima, puede ser turbado por una catástrofe peor de la que imaginamos y antes que podamos implementar algo más.

El fin nos puede llegar antes de que implantemos nuevas medidas. Quizás no acabemos con la grandeza de la creación, pero estaremos creando generaciones tras generaciones de hombres y mujeres carentes de iniciativa, de cooperación y de humanidad.

Estamos dejando un legado que está engendrando bestias, pseudo-hombres que caminan por las calles mendigando un peso para satisfacer el hambre o una necesidad de cualquier tipo de droga que los haga escaparse de su realidad. Los niños se están volviendo adultos a corta edad y si un adulto implicaba en algún tiempo la representación de la sobriedad y control de la situación, ahora resulta que sería mejor conservarse puro y sin malicia, como un niño de corta edad, aunque inclusive ellos también ya están corrompidos.

¿En quién podemos confiar? Todo apunta a que en nadie de nuestros semejantes. Por naturaleza el hombre tiene una esperanza que lo levanta y lo hace aspirar a que el día de mañana será mejor, pero tal parece que también la esperanza se está acabando. La delincuencia está desatada. En el D.F., de los delitos que ocurren diariamente, el 48% son asaltos y 24% son homicidios, se dan 179 suicidios cada mes y más de la mitad son varones entre 15 y 29 años. Lo más grave es que en el 58% de los casos se ignora la causa¹⁶⁸.

¿Hacia dónde vamos? Seguramente no hemos reparado en que por vivir al día se nos ha olvidado que tenemos el don de razonar, pero ¿para qué perder tiempo?

¹⁶⁸ Vid. INEGI. "Anuario Estadístico del D.F. 1997" y INEGI. "Estadísticas de intentos de suicidio y suicidios. 1998".

El hombre lo que quiere es olvidar su realidad, liberarse de la razón, porque el razonar implica dejar de vivir para uno mismo y observar lo que está a nuestro alrededor que es francamente preocupante.

El mundo sigue girando, la vida continúa sin que haya un cambio de actitud. Tal parece que ya no hay nada nuevo bajo el sol. ¿Acaso hemos pensado en el futuro? No el inmediato, que implica desarrollarse, realizarse y crecer, sino el futuro que implica lo que le espera a la humanidad a consecuencia de todo lo que nos hemos esforzado por desordenar el orden.

El mundo y su corriente siguen su curso, a nadie le importa nada más que su vida, nadie se siente capaz para lograr que este mundo tan maravilloso y que no hemos valorado, pueda restaurarse. Se está pensando en que se podría vivir en otro planeta, pero ¿para vivir igual que en la Tierra? Yo lo pensaría para irme.

Exteriormente no puede haber una solución real, por donde se le busque. La contaminación del aire ha generado tal corrupción en cada ser viviente que implicaría volver a hacerlo todo. Todo tiene un fin, todo tiene su tiempo: tiempo de nacer y tiempo de morir, cada cosa en esta Tierra tiene el mismo destino. Nosotros los humanos hemos acelerado el fin de lo viviente. Hemos decidido que importa más vivir el momento, porque se dice que la vida es un instante.

Nadie que esté cuerdo, se esfuerza por hacerse daño, por estar cada vez peor, sin embargo, de acuerdo con la naturaleza humana, siempre hemos sido transgresores porque no respetamos más autoridad que la nuestra y siempre seguimos nuestros impulsos, llevando nuestra vida cada vez más al deterioro.

Estoy segura de que todo esto, para la conciencia del lector, es bien conocido. Todos sabemos lo que es malo y bueno, aunque a conveniencia, pero no se puede transgredir lo que por ley afecta y destruye, lo que alienta y edifica.

Para mí, tampoco es fácil proponerme como alguien que pueda resolver o controlar un problema tan grande, pues se puede observar que la contaminación del aire y de todo tipo, tiene implicaciones concientes o externas e inconcientes o internas, lo cual hace ver que, como seres humanos, somos limitados para enfrentar esta problemática solos.

Para tratar un tema tan serio como es la destrucción de la capa de ozono, la contaminación del aire que respiramos, ya no se trata de divagar nuevamente en estimaciones personales, ni plantear nuevos razonamientos, que conlleven a un fin que se unirá a otros con el propósito de seguir tratando de "hacer algo" para controlar los IMECAS que ya nos han dado mucha lata.

Las autoridades encargadas de crear medidas de control de la contaminación del aire, al observar lo que hasta ahora se ha creado como disposiciones, medidas, reglas y leyes para establecerlas en nuestra sociedad, buscando el equilibrio dicen que " 'ai la llevamos ".

Pero, antes de crear un procedimiento bien armado y encaminado a intentar nuevamente buscar el control de los problemas ambientales, caeríamos en lo que cayeron Camacho Solís y Quadri de la Torre, por ejemplo, ambos con toda la buena intención, propusieron y promovieron el programa y lo armaron de tal manera que se adaptara a esta sociedad, buscando cierto equilibrio (aún inexistente), dentro de sus limitaciones humanas, que sí lograron siquiera dar señales de que, aún dentro del urbanismo deshumanizado, latan corazones que quieren ver un cielo azul y dar un respiro de alivio, aunque abiertamente somos pocos.

Como comunicador, tengo el deber de mostrar la realidad al público, no puedo seguir en ese círculo vicioso de querer hacer algo más, haciendo pensar al mundo que este problema está siendo controlado. Quizás se estime que pueda estar "medio controlado", pero no cabe duda que nos hemos quedado contra la pared, pues este y otros problemas generados de la corrupción humana ya han rebasado nuestra capacidad para aspirar a ponerles un fin definitivo.

El comunicador tiene la labor de ubicar al público en la realidad actual, él es el canal por el que los emisores transmiten un mensaje y actualmente se observa que los comunicadores, al igual que todos viven al día, como se presenta la situación, sólo se avisa de lo que pasa pero hasta ahora no hay señales de que nadie haga realmente nada.

Se podría organizar inclusive, para estar a la moda, marchas en contra de la contaminación del aire, pero no se han hecho pues estaríamos protestando contra nosotros mismos y la realidad es que en México, ya nos acostumbramos a vivir en la suciedad.

La propuesta que hacemos todos los que nos preocupamos por el medio ambiente aspira a que sea tomada en cuenta y aplicada totalmente, buscando un buen fin para una causa justa. Pero ahora ya no estamos para proponer, porque una propuesta implica tiempos de burocracia: la aceptación de las autoridades y de ahí la acreditación de un posible presupuesto, la implementación, la prueba, la medición de los alcances y sus posibles readecuaciones. Dicho proceso es el que ha seguido el *Hoy No Circula*, y que tendrán todos los procesos de control de la contaminación del aire para esta gran ciudad, cuyas autoridades son tan complicadas como las calles que diariamente se transitan.

Aquí no se vale soñar. Podríamos querer hacer nosotros un nuevo cielo, nuevas personas, nuevas ciudades, nueva tierra. Pero materialmente ¿cuánto implicaría esta reordenación? Pasarían generaciones y generaciones para ver esto, pero sin duda estando ya el D.F. configurado como está, sería prácticamente imposible.

No es que sea pesimista, he querido ser lo más realista posible y esta realidad ya no implica tanto ver cómo se puede remediar lo que vemos en el exterior. Lo mejor sería tomar en cuenta lo que nunca se ha querido ver: el origen del problema.

El origen histórico, todos lo conocemos. La contaminación del aire ha existido a la par del hombre y por naturaleza este produce desechos. La Tierra y su ambiente están configurados para que como un ciclo, los desechos orgánicos se unan a ella, esto es un proceso natural.

Un día alguien tomó la decisión de que las cosas podrían hacerse más rápido y se crearon nuevas técnicas, tecnología mecánica y motorizada, con combustibles fósiles como el carbón, después con derivados del petróleo, todo en aras de eficientizar la producción que redituaba capital rápidamente.

¿De qué nos habla lo anterior? Por naturaleza, el hombre busca siempre lo mejor para su bienestar, no cabe duda que la ciencia y la tecnología son cosas que nos han sido dadas sólo para confirmar que somos amos y señores de todo lo que nos rodea. Aunque he aquí la objeción. Al considerarnos los amos de todo lo que hay en la tierra, lo hemos derrochado a discreción y este acto nos ha impedido ver que esto tiene como consecuencia un desgaste. Esto implica la baja de recursos y sobre todo la acumulación de desechos. Pero tal parece que no pusimos atención en eso aquí en México.

El control ambiental en el país data de los años 60 y su avance no ha sido continuo, ha habido topes y en ellos lagunas y en estos errores y en ellos las consecuencias que estamos viendo hoy en día, que nos están quitando la vida poco a poco.

La participación de los MCM es prácticamente nula, a pesar de que la TV y la radio son promotores de información ambiental ninguno de estos promociona o llamar la atención para tomar la decisión del comprometerse a cuidar el medio ambiente.

Que la siguiente propuesta sirva para sustentar el método de observación que se llevó a cabo en esta investigación y sirva de escalón para quien la quiera continuar.

El conocer el programa lo más profundamente posible, satisfizo el principio por el que se inició este trabajo. Es un hecho que el Hoy No Circula no está, ni nunca ha estado, en manos de comunicólogos.

A pesar de lo cerrado del campo de información se pudo vislumbrar que en México los MCM están hechos para comprar y vender objetos e imágenes. De vez en cuando, nos recuerdan que debemos cuidar el entorno y nuestra salud. Aunque no se ha invertido tiempo para que el recurso de la repetición se haga eficaz en el conocimiento del problema de la contaminación del aire para darle solución, con base en lo observado en la campaña Un día sin auto.

La cultura ecológica del ciudadano deficiente en general en se difunde pobremente en los MCM y no se ha logrado que la gente sepa porqué y cómo debe cuidar el ambiente. El cómo es la razón por la que la gente no es conciente del problema, pero es claro que en mucho se debe a la ignorancia de su magnitud y la falta de creación de medidas eficaces para combatirlo.

El comunicador en la actualidad tiene la función de llegar al mayor número de personas, por lo cual se propone hacer cápsulas informativas y concientizadoras en un medio de mucha audiencia como la radio (en la encuesta el 55% de la población prefiere la radio como MCM). Dichas cápsulas invitarán al público a conocer lo que el gobierno hace y también se promoverán las maneras en que la población puede ayudar con su simple convicción para proteger al ambiente.

Debido al rezago histórico que ha tenido el tema de la contaminación en general y la contaminación del aire en particular en la ciudad, es evidente que la presente propuesta se podrá adecuar a las posibilidades de gestión gubernamental y sobre todo a la disposición de la población para llevarla a cabo.

La recordación sobre lo que se debe y no hacer para el medio ambiente se ha estancado en aislados letreros, pequeños comentarios y algunas imágenes, se está haciendo un esfuerzo, pero es la misma información en breves espacios y en el peor de los casos se le critica y cuestiona por comunicadores, que han dejado de lado el ser positivos en la promoción del cuidado al medio ambiente y hasta ahora el concepto de la gente varía pero no se establece en una opinión particular.

El caso es que en promoción de conciencia el programa Hoy No Circula es carente y la reacción favorable de 1990 puede proponerse nuevamente pero de manera reforzada y continua.

Se piensa que quizás el poco interés de las autoridades sea una de las principales limitantes para la promoción de la conciencia ecológica en la ciudad de México y a la par se sabe que la población en general no se encuentra interesada en estas cuestiones ya que actualmente se preocupan más por mantener su empleo y por vivir con seguridad que por tener un aire más limpio.

Siendo lo anterior la principal limitante para la promoción de una campaña de conciencia, se ha pensado en que se debe lanzar en fechas determinadas (diciembre) una campaña de concientización de modo que la gente esté sensible a estos mensajes y pueda impactar sus emociones de manera que le hagan cambiar de actitud y se pueda comprometer a participar en el cuidado del medio ambiente.

PUBLICO META: Todos los ciudadanos del D.F. y área conurbada.

PATROCINADORES:

- Gobierno del D.F.
- Organizaciones civiles de protección ambiental
- Todos los sistemas de enseñanza
- Sistemas de transporte
- Cámaras (Senadores y Diputados)
- Asamblea de Representantes
- Confederaciones
- Sindicatos
- ONG's

META:

Crear una actitud de cuidado conciente en la población del Distrito Federal para comprometerla a cuidar constantemente el medio ambiente (particularmente el aire).

DESARROLLO DE LA PROMOCION:

Se manejaría en cada medio informativo una serie de mensajes en horario de mayor *rating* dentro de los cuales se exhorte e invite a la población a que cuide el aire y se promuevan campañas comunales de revisión de automóviles e industrias.

Elegir un Comisionado Ecológico que se encargue especialmente de medir las limitantes ecológicas de su colonia y las haga llegar a las autoridades.

Promover cursos de motivación para el cuidado común del medio ambiente por medio de la SEMARNAP y/o la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal.

Que todas las empresas tengan programas de cuidado al medio ambiente y las dedicadas al transporte hagan sus campañas constantes esto implica: microbuses, taxis, camiones urbanos, trolebuses, tren ligero y autobuses.

Que las empresas realicen entre su personal un rastreo de vehículos onerosamente contaminantes a fin de detectar más detalladamente el parque vehicular inservible.

Que los municipios conurbados al D.F. se comisionen a erradicar los vehículos inservibles.

Que se instalen casetas ecológicas que chequen los camiones, autos y trailers que ingresen por las carreteras al D.F. para ponerles un límite de circulación en la ciudad.

Que se implementen placas de sí circula o no circula a los autos foráneos.

Que en cada caseta de cobro se haga un chequeo relámpago a cada unidad con el fin de medir su índice aproximado de emisiones y en caso de requerir revisión ponerle una señal que indique el índice contaminante del vehículo.

Que la Asamblea de Representantes y organizaciones ciudadanas designen a un comisionado en ecología de tal manera que en cada zona de la ciudad se difundan políticas ambientales y hacerlas cumplir en pequeños grupos.

Crear un reglamento ambiental por colonia, barrio, municipio o unidad habitacional, de manera que en pequeños grupos la gente se vuelva un centro de ataque contra la contaminación.

En estas comisiones vecinales que se chequen los vehículos implicados y los que se estimen inservibles o altamente contaminantes se reporten a las autoridades para que se tome conocimiento y reciclen dicha unidad, pagando una cierta cantidad al dueño de vehículo como indemnización a fin de que pueda adquirir uno más reciente.

Por otro lado, no se pueden dejar de lado las múltiples acciones de las autoridades y algunas organizaciones civiles para hacer "algo" que contribuya a mejorar la contaminación pero se puede asegurar que en ninguno de estos programas y medidas se ha contemplado la convocación de toda la sociedad por los MCM para que se tome una conciencia real del problema.

Es necesario añadir también un esbozo de lo que podría ser una de las Cápsulas Ecológicas que se piensa pueden a la larga producir conciencia en la gente y sobre todo incitar a la acción dentro de cada círculo, llámese: casa, escuela, oficina o centro social.

PROGRAMA: CÁPSULA ECOLÓGICA

DURACIÓN: 9 Minutos

PRESENTADOR(A): ENTRA TEMA CASSETTE 1 TRACK 1 "Bajo la Cascada" (David Lance & Paul Speer). SUBE TEMA " BAJA Y QUEDA DE FONDO. (CON ÉNFASIS). CÁPSULA ECOLÓGICA, DONDE LA VIDA ES PRIMERO, CON GABRIELA ROJAS. HOY CON EL TEMA: ALCANCES Y LIMITACIONES DEL HOY NO CIRCULA. BAJA TEMA Y SE DESVANECE.

GABY: ENTRA TEMA CASSETTE 1 TRACK 2 "Sonido de Flauta" SUBE 1". BAJA Y QUEDA DE FONDO. SE PUEDEN APROVECHAR TODAS LAS VENTAJAS DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN PARA PLANTEAR A LA CIUDADANÍA EL COMPROMISO CON EL MEDIO AMBIENTE, SIN EMBARGO, ESTA PROMOCIÓN NO EXISTE, YA QUE EN LA CIUDAD ACTUALMENTE NO HAY UNA EDUCACIÓN ECOLÓGICA ADECUADA.

EXISTEN MEDIDAS DE CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN COMO EL PROGRAMA HOY NO CIRCULA QUE NO REDUCE CONSIDERABLEMENTE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE AUNQUE SE HA DEMOSTRADO CIERTA BAJA EN EL ÍNDICE DE PLOMO EN LAS GASOLINAS. SE HA PROMOVIDO LA CONSTANCIA EN LA VERIFICACIÓN VEHICULAR Y SE HAN CONSIDERADO LOS PROGRAMAS Y NORMAS ANTICONTAMINANTES COMO MEDIDAS OFICIALES, AUNQUE NO SE HA LLEGADO AL OBJETIVO DE LIMPIAR NUESTRO SUCIO AMBIENTE CITADINO.

SÍ AMIGO OYENTE, SÍ SE PUEDE ELIMINAR LA CONTAMINACIÓN. LO QUE PASA ES QUE ES UNA CUESTIÓN DE VOLUNTADES, ¿NO LO HABÍA PENSADO? RECORDEMOS QUE TODO EN ESTA VIDA REQUIERE UNA DECISIÓN, POSITIVA O NEGATIVA, PARA QUE ALGO PUEDA OCURRIR.

AL PARECER NOS HEMOS OLVIDADO DE QUE SÓLO TENEMOS UNA VIDA O BIEN, LA VIVIMOS TAN RÁPIDO QUE NO NOS DAMOS CUENTA LO QUE HACE REALMENTE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN NUESTRO ORGANISMO, Y PARECE QUE YA NOS ACOSTUMBRAMOS.

¿FALTA DE INTERÉS? ¿MIEDO A ACTUAR? ¿INCOMPETITIVIDAD DE LAS AUTORIDADES? PUEDEN SER MUCHAS LAS RAZONES, PERO, ¿PARA QUÉ BUSCAR MÁS JUSTIFICACIONES?

EL PROGRAMA HOY NO CIRCULA SE HA CONVERTIDO EN UNA NORMA DE GOBIERNO EN DONDE SOLO HAY QUE CUMPLIR, A PESAR DE QUE ANTES FUE UNA EFICIENTE CAMPAÑA DE PROMOCIÓN (LLAMADA UN DIA SIN AUTO).

SI REALMENTE QUEREMOS UN AMBIENTE LIMPIO Y UN AIRE RESPIRABLE, SERÁ TAREA DE NOSOTROS LOS COMUNICADORES, APOYADOS POR USTED ESTIMADO OYENTE, PROPONERNOS A ACATAR FIELMENTE LOS REQUERIMIENTOS DE VERIFICACION DE

VEHÍCULOS, ASÍ COMO CHECAR OPORTUNA Y CONSTANTEMENTE LAS INDUSTRIAS. PREGUNTÁNDONOS DE QUE COLOR QUEREMOS EL CIELO PARA NUESTROS HIJOS. DE TAL MANERA QUE NO SÓLO PENSEMOS EN NUESTRO BENEFICIO INMEDIATO SINO EN EL BIEN COLECTIVO QUE PODEMOS LOGRAR PARA TODOS.

AL SEGUIR VIGENTE EL PROGRAMA HOY NO CIRCULA, DESPUES DE NUEVE AÑOS DE SU CREACIÓN, ES OBVIO QUE HA SIDO ÚTIL, SIN EMBARGO, LOS CONSTANTES CAMBIOS EN EL USO DE LOS ENERGÉTICOS Y LA MULTIPLICIDAD DE LAS ACTIVIDADES EN LA CIUDAD, LA INMIGRACIÓN Y LA MALA PLANEACIÓN URBANA EXIGEN QUE ESTE PROGRAMA SE DEBE ACTUALIZAR Y CREAR OPCIONES DE EDUCACIÓN AMBIENTAL NO EN COMPLICADOS ESQUEMAS O EN INSTITUTOS INACCESIBLES SI NO EN EN NUESTRA MISMA COMUNIDAD INICIAR LA TAREA DE EDUCAR A TODOS LOS VECINOS Y FAMILIARES PARA QUE LOS CIUDADANOS SEAMOS LOS VIGIAS EN ESTA IMPORTANTE TAREA DE CUIDAR EL AIRE DE LA CIUDAD.

SE SABE POR EJEMPLO QUE LA VERIFICACIÓN VEHICULAR NO INCLUYE EL CHEQUEO DE ÓXIDOS QUE SE EMITEN SIN CONTEMPLACIÓN ALGUNA DEL DAÑO QUE ESTO PUEDE CAUSAR EN LOS SERES VIVOS.

LA DESCOMPOSICIÓN QUÍMICA DE CADA CONTAMINANTE ES ACELERADA, POR LO QUE SE DEBEN DE TOMAR MEDIDAS DINÁMICAS

Y REALISTAS, PARA QUE DE UNA VEZ POR TODAS SE EQUILIBRE LA MEDIDA CON EL PROBLEMA Y EL COMPROMISO SOCIAL.

COMPROMISO ES UNA PALABRA QUE IMPLICA CONSTANCIA, Y UNA DE LAS LIMITACIONES DEL HOY NO CIRCULA ES QUE NO HEMOS SIDO CONSTANTES EN EL LLAMADO PARA QUE SE HAGA UN TRABAJO EN EQUIPO CON EL PUEBLO, LO CUAL DEJA DE LADO PODEROSOS GRUPOS DE PODER QUE ORGANIZAN, OPINAN Y DENUNCIAN POR CAUSAS COMUNES, CONVENDRÍA UTILIZAR SU FUERZA PARA EL BIEN DEL HABITAT ECOLÓGICO.

NO SE NECESITAN MANIFESTACIONES PÚBLICAS PARA RESOLVER EL PROBLEMA, PERO LA FUERZA QUE SE UNE EN MASA ES LA QUE PUEDE IMPULSAR UN CAMBIO RADICAL DE CUALQUIER CIRCUNSTANCIA DEL PAÍS. LA REACCIÓN DE LA GENTE ANTE LOS FENÓMENOS METEOROLÓGICOS HA SIDO DE GRAN IMPACTO, PUES SE UNEN COMO UN SOLO HOMBRE Y HACEN QUE ESTOS EVENTOS PASEN A LA HISTORIA COMO EJEMPLO DE UNIÓN COLECTIVA IMPACTANTE. INCLUSO INTERNACIONALMENTE.

LO ANTERIOR NOS HACE ESTAR SEGUROS DE QUE LA UNIÓN PODRÁ ABATIR LA CONTAMINACIÓN, INDUCIR LA CONCIENCIA ECOLÓGICA EN LOS NIÑOS Y QUE ESTO INFUNDA UNA COOPERACIÓN ESPONTÁNEA Y PERMANENTE EN NUESTRA CULTURA.

LAS GANAS DE VIVIR, LA ALGARABIA QUE IDENTIFICA A NUESTRO PUEBLO, DEBE HACERNOS REACCIONAR, ES LO QUE NOS DEBE MOVER A REALIZAR UN GRAN ESFUERZO.

¿NO DICEN POR AHÍ QUE LA UNIÓN HACE LA FUERZA?

AHORA LA PREGUNTA ES: ¿HAY DISPOSICIÓN DE PARTE DEL PÚBLICO? LA RESPUESTA ES SÍ: 7 DE CADA DIEZ MEXICANOS ESTAN DE ACUERDO EN QUE EL PROGRAMA ES UNA MEDIDA PARA CUIDAR EL MEDIO AMBIENTE, AUNQUE EN MATERIA GUBERNAMENTAL ACTUALMENTE NO SE VISLUMBRA UNA PREFERENCIA POR LA PROMOCIÓN DE LA CULTURA ECOLÓGICA. PERO ESTO SUENA IRRACIONAL Y DESEQUILIBRADO ANTE UNA SITUACIÓN EN LA QUE EL NUEVE DE CADA DIEZ DIAS EN LO QUE VA DEL AÑO, SE HAN REBASADO LOS NIVELES PERMITIDOS DE IMECA.

SOMOS MUCHOS LOS QUE DEMANDAMOS UNA RESPUESTA PARA ESTE PROBLEMA, QUE GRITAMOS A LOS CUATRO VIENTOS QUE NECESITAMOS UNA SOLUCIÓN, PORQUE NO LA TENEMOS. PREGUNTO YO, ¿HABRÁ ALGUIEN INTERESADO EN RESPONDERNOS? SOY GABRIELA ROJAS, LOS INVITO NUEVAMENTE A OTRA CÁPSULA ECOLÓGICA, DONDE LA VIDA ES PRIMERO.

BAJA TEMA Y SE DESVANECE. ENTRA CASSETTE 1 TRACK2.

SUBE 2 " BAJA Y SE DESVANECE.

PRESENTADORA: **BAJA TEMA Y SE DESVANECE, ENTRA RÚBRICA** ESTA FUE SU CÁPSULA
ECOLÓGICA, ACOMPAÑENOS LA PRÓXIMA EMISIÓN.

Muy aparte de lo anterior, que es un anhelo que se lleve a cabo en los medios y que podemos asegurar que dará resultado, porque lo que la gente lo que quiere es que se le diga qué hacer, se tiene una segunda propuesta.

Aunque las cuestiones de la fe se relacionan en la ciencia y el método científico como algo subjetivo, a continuación se plantea una sugerencia de cinco pasos, que pueden encaminar a cualquier hombre o mujer de cualquier edad y condición social a poner su granito de arena para que esta ciudad y los que habitamos en ella podamos empezar por el principio.

PASO 1:

Valorar profunda y honestamente nuestra condición de seres humanos limitados y con una vida que se extingue a cada minuto.

PASO 2:

Habiendo aplicado lo anterior, buscar ubicarnos en nuestro lugar como seres sociales y encargarnos de eficientizar cada uno lo que debe hacer para cuidar el ambiente, de acuerdo a lo que sabemos, por ejemplo, el programa *Hoy No Circula*, y sobre todo sin la corrupción.

PASO 3:

Cada ser humano puede decidir que en su vida pueda haber una limpieza interna, de manera que se exteriorice a cada momento. Para que se cumpla lo que se dice, que como piensas, así vives o como está tu casa, así estás por dentro.

PASO 4:

Para que el paso anterior se cumpla, debemos entender que hasta hoy no se ha hecho gran cosa por el medio ambiente porque no hemos tomado la decisión de no hacer las cosas por obligación sino por nuestro propio bienestar, actuando

individualmente pero a favor de todos. Que sea una decisión diaria el no contribuir a la destrucción del medio ambiente.

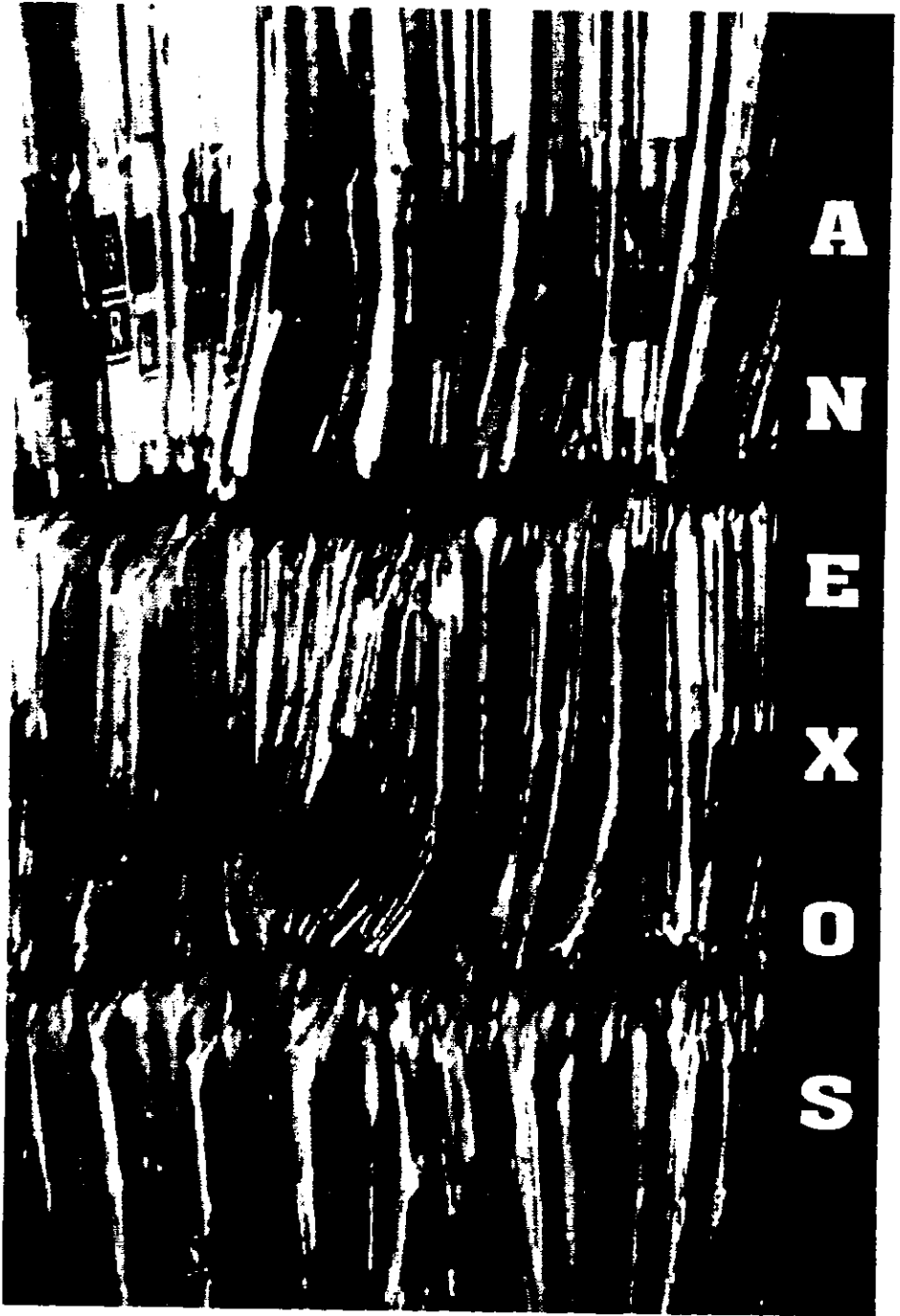
PASO 5:

Debemos reconocer que hay alguien que observa todo y que un día de todo esto vamos a dar cuenta.

Esto queda como un testimonio escrito para dar a conocer que hoy tengo esperanza de cambiar físicamente el entorno y aportar lo que ahora conozco y me ha servido para saber que el hombre que así mismo se considera sabio, no sabe las cosas como debería saberlas. Porque en mi opinión, aunque no sea muy académica, sólo Dios sabe porqué actuamos así, de ahí que sólo Él tenga la respuesta.

Por más que nos esforcemos en hacer algo, siempre nos limitaremos y todos los buenos propósitos fracasarán como siempre, pues no tienen un fundamento estable, ya que la razón humana es la que los genera.

Si dejamos que la luz se prenda desde adentro, este mundo y el D.F. en especial, darán un giro drástico para que la corrupción se detenga en su origen y se pueda salvar todavía lo que nos queda.



**A
N
N
E
X
O
S**

ANEXO 1

Entrevista con la Doctora Guadalupe de la Luz González, Subdirectora de Modelos de la Calidad del Aire del Instituto Nacional de Ecología (INE), en abril de 1997.

Por: Gabriela Rojas Morelos

¿Cómo surge el *Hoy No Circula*?

En la SEDUE se inicia el *Hoy No Circula* pues se contemplaron aspectos contaminantes muy importantes de los vehículos para la calidad del aire en cuanto a la tecnología y uso de combustibles vehiculares.

Nace como programa no obligatorio. En ese invierno se instrumentó como un estudio piloto para ver la participación ciudadana, y evaluar las medidas que nosotros como institución de medio ambiente consideramos que eran necesarias pues se observó que debían limpiarse las gasolinas y no todos los vehículos podían circular todos los días para que después de esto se obtuviera una óptima calidad del aire. El principio por el cual se instrumentó el programa fue técnicamente viable y bueno. El problema fue que no funcionó pues resultó ser un programa más y la población contesta que no ha funcionado. Lo que pasa es que es depende como se vea, porque si tuviéramos el mismo parque vehicular que cuando empezó el programa, qué pasaría con todas las carcachas que en ese momento estaban circulando en la ciudad, qué pasaría si el *Hoy No Circula* no hubiera incentivado la formulación hacia la industria automotriz para la creación de convertidores catalíticos. Pero no nos estamos justificando, es bien importante el ver lo que técnicamente pasaría si estuviéramos como antes.

Como programa el *Hoy No Circula* tenía todo el espíritu técnico y de apoyo hacia la sociedad que pudiera hacerlo factible para que funcionara.

¿Porqué no funcionó?

Allí hay muchos factores de los cuales incluso no son de competencia del instituto sino que son de nivel político, social, etc. Técnicamente ha funcionado no en un 100% pero en un buen porcentaje lo ha hecho.

En cuanto a que fue lo político lo que no permitió que se desarrollase ¿lo podría explicar?

Esto no lo hemos podido comprobar porque por un verificentro haga ciertas verificaciones y si tenga la posibilidad de tener un auto en mejores condiciones en teoría se supone la garantía de que todos los vehículos que están circulando tienen condiciones adecuadas para cumplir la norma y por lo tanto están contaminando lo menos posible pero qué pasa cuando hay el manejo por debajo del agua, de que si mi vehículo no cumple, "haber cómo le hacemos y ojalá y pase", siento que es mucho de conciencia ciudadana.

A través del DDF y el INE y los ciudadanos el concepto que tengamos de conciencia ambiental es la que va a hacer que sea mucho más productivo un programa de este estilo, porque ya nos meteríamos a problemas administrativos que no nos cuentan pero se sabe por las estadísticas de los verificentros cuantos hay en planta y salen en buenas condiciones.

Hay esa conceptualización de no apoyar los programas en general que nos cuesten pero ya es más cuestión de educación de la misma sociedad.

¿Cuál ha sido la evaluación del INE hacia el *Hoy No Circula*?

Sí tiene puntos muy positivos que se han cumplido. Hay vehículos del 88 para 96 que han cambiado mucho pues en 88 el 98% de los autos del D.F. eran modelos viejos y no contaban con convertidor. La mayoría de los vehículos oscila del año 90 a la fecha y tienen tecnología más limpia y los de *fuel injection* "garantizan" ser diferentes a los otros. Técnicamente se ha avanzado, la mejora de los combustibles, PEMEX se comprometió con las autoridades para crear un combustible de mejor calidad como la Magna Sin, Diesel desulfurado, son refuerzos que no se han dado de balde.

¿Cómo se diseñó en un principio como campaña o como programa?

De hecho el objetivo fue hacer primero un estudio de evaluación que de diera a conocer si las medidas iban a ser efectivas y se acompañó de una campaña. Siento que el estudio y la campaña se desfasaron, como que el espíritu de participación ciudadana se perdió y se retomó pero ya no se vio positivamente ya no hubo una conciencia colectiva

sino una imposición y como los niños si se les impone ya no lo hacen aunque sea por su bien. Se desfasó y no se le dio la difusión adecuada en cuanto a cobertura.

Sí se mandó a los medios el mensaje como una invitación que decía más o menos que si usted el día de hoy no es necesario que salga a circular, no lo haga, porque no apoya para mejorar el ambiente.

Si le preguntas a la gente te va a decir que son negativos y que se está gastando dinero de más porque tienen que pagar verificaciones, dejar de circular un día a la semana ahora ya no tanto con a nueva calcomanía.

Cuando se analiza a fondo y se tienen datos para hacer el análisis. Como sociedad, tenemos ciertas obligaciones porque la constitución señala que las medidas que se den serán acatadas. Sí se tiene la intención.

Si no se hiciera nada seguirían las tasas de mortalidad entonces como ciudadanos tenemos que poner en balanza o que tengas 9 verificaciones al año o que tengas a tus hijos enfermos de enfermedades crónicas.

¿Para qué se crea el Hoy No Circula?

Para frenar el número tan excesivo que en ese entonces estaban circulando por la ciudad para tener una buena calidad del aire. Esta fue una de las medidas y se pensó que bajando el nivel de contaminantes las emisiones iban a bajar por lógica, se asumió que eso debía ser para mejorar la calidad del aire que en aquel entonces se excedían las normas diariamente. Se disminuye el número de vehículos en circulación el parque vehicular se moderniza.

Lo que empezó en una sugerencia para mejorar la calidad del aire se fue conjuntando y cuajando para tomar una decisión en el ámbito oficial.

¿Para qué sector social se diseñó el Hoy No Circula?

Se tuvo el espíritu desde que se vio la reincidencia de contaminantes en los inventarios vehiculares y se analizó quién era el más contaminante. De vehículos cuales son los que más contaminan, para después se hiciera una medida. Fueron estudios de escenario porque si no se hubiera dicho que todos los vehículos de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) no circulen el lunes, pero había problemas. Pero lo que se

analizó fue ver qué vehículos aportaban más contaminantes y se analizó con información no tan completa.

Si nos ponemos a comparar el inventario de ese entonces al inventario de ahora, como que ahora tenemos muy claro cuales son algunas cosas que en ese momento no se tomaron, no por negligencia, sino porque no había datos suficientes para decir, es por aquí, con lo que se tenía se dijo: tenemos vehículos de uso intensivo y la mayoría utilizan diesel y se tienen también vehículos de gasolina que de aquellos los que más contaminaban eran los que eran intensivos de transporte público y los particulares, no por unidad sino por masa. Lo que se vio es que era buen número de vehículos de uso particular y se optó por controlar al transporte público pero se pensó en la afectación a los demás y se crearía un impacto. Los vehículos particulares donde se trasladan las personas en promedio. Si sacas de circulación en un día a mil vehículos incides más pues mil producen más emisión y se pensó en todos los vehículos.

¿Quién diseñó la campaña?

Salió de la SEDUE. El *Hoy No Circula* se planteó cuando Camacho estaba de Subsecretario en la SEDUE. Se planteó técnicamente la viabilidad de un programa el cual tuviera el objetivo de minimizar las emisiones vehiculares, posteriormente para el DDF, y se ve la posibilidad de instrumentación de las pantallas que pusieron en diferentes lugares, información a noticieros de todos los medios.

Quadri decía que era disposición ciudadana...

Todavía antes de hacerse oficial el *Hoy No Circula* en la SEDUE había marea de quejas ciudadanas de todo tipo y en atención al público se captó que eran muchos los que demandaban mejorar la calidad del aire, pero no se sugirió como un programa. En esa época en la SEDUE había expertos en aire y se contaba con buena tecnología vehicular de Holanda y Alemania, por la experiencia que se tenía de Francia, donde se instrumentó el *Hoy No Circula* y con metas concretas y medibles.

En ese momento no se pensó si se iba a afectar a los de alta, media o baja. Se fue a nivel técnico, cuánto se reduce de emisiones quitando de circulación un día a x número de vehículos, que afectó más a los particulares. Pero no se pensó en alguien en especial.

¿Qué Medios de Comunicación Masiva (MCM) se usaron para difundir el programa?

Prensa, televisión, radio, particularmente se publicó un folleto para informar lo que se estaba haciendo para combatir la contaminación del aire. Sencillamente se explicaban las medidas de control ambiental y se menciona al *Hoy No Circula*. Folletos difundidos a nivel escuelas e industria.

¿Quién decía lo que se iba a decir?

Cuando se instrumentó el programa no sólo fue la SEDUE, se formó la Comisión Metropolitana desde 1986 para el manejo adecuado de la cuenca atmosférica, esta comisión se hizo considerando a todos los sectores de la sociedad estaban integrados gobierno federal, local, universidades, industriales, escuelas, está formada por más de 20 institutos y ONG's para que las decisiones no fueran unilaterales sino que se concesionaran en el espíritu de beneficio a la ciudadanía.

Es factible que cuando surjan las medidas cierto sector las inicie las proponga, las lleven a la comisión y se evalúan en cuanto a gasto y beneficio, hay un foro de discusión que no han llegado a algo satisfactorio y ha dejado mucho que desear. Y es mucho la sociedad.

¿Por quién fue la idea de la difusión?

La misma difusión fue la Comisión por influencia de los técnicos y se adaptaron sus conocimientos a la ciudad y surgieron cosas nuevas que salieron como exclusivas de México, pues se creaban soluciones. En ese momento se tenía conocimiento de cómo se instrumentaran algunos programas a nivel internacional y dieron las bases para integrar una comisión y considerar la parte logística, sugerencias, que fuese efectiva, eficiente en el menor tiempo posible y a nivel comisión se definió qué medios.

¿Se asignó un presupuesto?

Fue presupuesto gubernamental que de alguna manera a nivel de presupuesto de ciudad las medidas si se planifican ya están planteadas las acciones y metas y en función cuánto se va a gastar. Fue de 88 a la fecha cuando se presentaron episodios importantes de contaminación en la ZMVM que dieron pie a tomar medidas y que no agradan a todos, estar en contingencia hoy, mañana, pasado, el fin de semana. Un tanto la presión de que si estábamos fuera de la norma fue lo que condujo a que esta medida se apoyara con presupuesto anexo la ejecución de este tipo de programas.

¿Hubo presión de algún país para que México tomara estas disposiciones?

No específicamente, es ese momento, la imagen al exterior es muy importante el sector turismo hacía alusión a la calidad del aire. Las ciudades se venden por lo que tienen, su gente pero también por las condiciones que se tengan en ese medio y lo que se decía es que los turistas se quejaban de la calidad del aire. Si analizas esto en el ámbito internacional, sí había algo que hacer. Los organismos inmersos en toda la tendencia de conservación del planeta también pusieron alerta en las principales ciudades.

La problemática no la tenemos bien definida, ya a nivel país.

La conciencia ecológica es apenas trabajo de ahorita. Las tendencias estadísticas se manejan con 10 años para que cuantitativamente sean válidas.

En 86 se educaban a las nuevas generaciones se hacían promociones para visitar museos donde hablaban de tecnología limpia, se montaban exposiciones y eran pequeños avances. En ese tiempo iba apenas evolucionando.

Ni mi generación, ni tu generación va a tener en mente la conciencia ecológica, vamos a apoyar para cumplir con ciertas acciones que den una cierta mejora al ambiente. Las generaciones que formarán el siglo 21 serán los que estarán formados en una conciencia ecológica.

¿Qué espera el INE del Hoy No Circula a futuro?

Se espera disminuir las emisiones vehiculares. Sí se ha logrado pero no es excelente, no.

Pero hay cifras de cuánto emitía en el 90 y cuánto se emite ahora vía vehículos.

Sí se comparan los resultados, técnicamente, con una evaluación objetiva vamos bien, qué tan bien, como Institución te diría que dentro de la norma lo ideal sería que estuviéramos bien en todos los contaminantes pero es mentira. Pero ya no depende del INE.

Que sí se tienen que hacer acciones para que la calidad del aire sea mejor. Pero el problema de la contaminación atmosférica no es algo que tengas metido en una burbuja, en la que no haya fugas, y en la que tú digas, se va a comportar así y si yo parto de A para llegar a C pasando por B me tiene que salir tanto, no. No es tan cuadrado el asunto.

La mejora de las gasolinas que fue de las más adecuadas que se hicieron pues se vio luego el cambio en la calidad del aire.

Pero si ahora vemos el ozono es que en ese momento no se tenían experiencias a nivel internacional. Por ser la ciudad de México única en el mundo con características físicas, geográficas, meteorológicas están impactando de manera diferente en la fotoquímica de los compuestos atmosféricos. Lo que en Nueva York nunca pasó o lo que en Los Angeles no pasó por sus condiciones diferentes, está pasando aquí y lo que abatimos en un 90% es el plomo que era un problema muy importante a nivel salud se tenían datos epidemiológicos que manifestaban que eran un problema muy fuerte y que tú analiza y el nivel que llevamos en cuanto a concentraciones de plomo está debajo de países como Estados Unidos, Alemania o Francia. Como que sí a habido una mejora porque la medida se instrumentó para bajar justamente el plomo pero ahora bajas este contaminante que tiene muchos problemas a nivel epidemiológico pero qué sucede con compuestos secundarios que posteriormente originan ozono.

¿Alguna medida alternativa se está creando u otra diferente?, sabíamos que la medida se iba a suspender.

La tendencia es que a futuro podamos si no cancelarlo en su totalidad, afectar lo menos posible a la ciudadanía en general y la idea de la calcomanía cero es eso, porque de alguna manera tú no vas a castigar igual al que le vale y no hago nada, al que sí tiene un vehículo más nuevo, que le ha dado mantenimiento como que hay que ver las medidas cómo las vas a aplicar. A nivel de emisiones quien contamina más y de qué contamina más, donde contamina más, cuando haces un análisis más especializado te das cuenta que el parque vehicular por la tecnología que imperaba entonces es muy deficiente tiene muchas desventajas y hace que las emisiones sean al máximo en ese tipo de motores pero que está pasando con el ajuste de normatividad de programas de la industria automotriz que se están mejorando, a nivel de usuario, de adquirir un medio de transporte no te cuesta lo mismo que al tipo de entonces. Si se ha invertido. Cómo se le va a castigar igual, se aplican las mismas políticas que al que no. Y no es justo. Entonces, si tu vehículo es nuevo que cumple las normas que son muy estudiadas con estudios previos de laboratorio. Se llega a la conclusión de que si están circulando 2 vehículos 86 y andan 4 96-97 pues las emisiones de modelos antiguos están contaminando en mayor proporción que la de los nuevos. Se tienen que efectuar otro tipo de medidas para que estos nuevos que sí han cooperado no estén tan presionados y no propiciar la presión de la medida como un principio.

A nivel internacional el costo de un vehículo en México en ese momento cualquiera se podía comprar un vehículo, si la oferta y la demanda se incrementa se pueden comprar dos o más vehículos. Son cuestiones que de haberlas planificado, te hubiera quedado igual el parque vehicular se te sube el doble. Fueron puntos que se conjuntaron, que no tenían nada que ver con el aspecto técnico mercadotecnia, publicidad, que hicieron que se duplicara el parque vehicular pero si tú analizas ahora la tendencia es a que se conserven esos vehículos en buen estado con un buen mantenimiento y ya no tengas que hacer uso de dos vehículos sino de uno nada más.

¿Cómo se instrumentaría esa medida para que la gente lo hiciera?

Ya se ha pensado y en algunos foros se ha manifestado instrumentarse con incentivos a diferentes sectores que se puedan porque tampoco se trata de que el gobierno va a financiar a todos los que tengan vehículos particulares tengan vehículos nuevos, son medidas muy estudiadas y canalizadas hacia ciertos sectores, estamos teniendo apoyo para parques vehiculares como los gaseros, los que manejan vehículos de servicio y que no los puedes tener detenidos un día a la semana, lo que si se puede hacer es que a esa flota vehicular, si la puedes controlar porque no son todos los particulares sino son por número que con los mismos dueños platicas les comentas la iniciativa de poder cambiar la utilización de su combustible y de hecho hay en sector servicios los que tiran la basura, el agua, que cambien la utilización de sus motores que no sean a gasolina sino que sean a gas, que el gas produce menos contaminantes y otros mas que utilicen gas natural que es uno de los combustibles que no se han utilizado en todo su potencial pero que tienen emisiones muy bajas.

¿Qué MCM sería el adecuado para que la gente se enterara de qué debe cuidar el ambiente? ¿Ya se ha hecho algo?

Si bien es cierto que las normas en cuanto a emisiones se elaboran en el INE no es competencia de nosotros el instrumentar el programa, la instrumentación del mismo a estas alturas con la separación de la SEMARNAP el DDF, etc. A quien le toca es al gobierno local, entonces nosotros apoyamos lo que el gobierno local en su momento defina y considere pertinente.

¿Qué esperamos para el dos mil? que tengamos 10 millones de toneladas menos de bióxido de nitrógeno en la ZMVM que tengamos 100 pantallas.

Cuando salió este programa, nosotros éramos SEDUE y la ecología como que dijeron en donde ponemos a la ecología, pues la pusieron aquí. Pero la verdad la SEDUE se

dedicaba a ver cuestiones más de urbanización y uso de suelo. Pero qué bueno ahí empezó la incertidumbre de ver qué pasa con las cuestiones de medio ambiente, qué sucede con el impacto hacia la salud, se empezaron a despertar ahí muchísimas dudas y se fue avanzando y consolidando tanto la problemática que se tuvo que abordar el problema a otro nivel y esto tuvo como consecuencia la formación de una Secretaría exclusivamente para medio ambiente cosa que hasta entonces no se tenía como secretaría.

La SEMARNAP ya a nivel jurídico constitucionalmente hablando es muy importante, ya estás tomando al medio ambiente a otro nivel, no como lo tomábamos como SEDUE y esto hace que se tenga mucha más posibilidad de tener una visión más amplia de la problemática, en ese momento ya no se plantea el problema a nivel de punto sino se está dando cuenta que el problema va más allá de eso, que se va a tener que contar con financiamiento, contar con personal calificado y no uno ni dos y es cuando se estructura toda una Secretaría y va creciendo. Pero en el mismo espíritu de la ley te dice que hay actividades que son competencia neta del gobierno general pero también te especifica que estas jamás van a contravenir las acciones que se tengan que llevar a cabo dentro de la competencia de cada gobierno local o entidad federativa.

¿Qué le hace falta al Hoy No Circula para ser efectivo?

No sé, a nivel institucional se considera que se tienen los puntos básicos técnicamente hablando para que funcione. Ahora, porqué no funciona, son preguntas a nivel de conciencia social. Aunque siempre te van a decir que las autoridades tienen la culpa.

Aunque cuando lo analizas y ves que la gente es importante para que este elemento funcione, para que no sobornes a los verificadores que te hagas consciente y responsable de que tienes que tener un mantenimiento adecuado de tu vehículo depende de donde venga la pregunta y hacia quien. Independientemente pende de que seamos funcionarios públicos, también nos han impactado esas medidas como ciudadanos y conociendo los dos no hay que ser extremistas, las bases técnicas para que el programa funcionara están generando contaminación y si miras a los millones de habitantes que somos y además no somos eficientes energéticamente hablando para manejar estos conceptos, estamos desperdiciando energía.

Cuando tú ves que alguien no sale sin su vehículo te dicen: "es mi vehículo, yo lo puedo usar" y si a tí no te va entrar como ser humano algo como eso pues nos ponemos de cabeza, pero definitivamente las medidas que tú pongas como gobierno o como entidad van a funcionar pero ¿hasta dónde? Sí, es mucho de conciencia.

Las medidas cuando se instrumentan caen al hígado, pero cuando tú ves del trasfondo y si se implementaran bien se llevaran adecuadamente yo te aseguro que sí estaría funcionando.

¿Y cómo es que sí funcionarían?

Si tú ciudadano fueras conciente de que tu vehículo debe estar en buen estado a tí no te dolería ni estarías protestando para que vayas y lo verifiques dos veces al año, al contrario si tienes un mantenimiento adecuado de tu vehículo es muy factible que la vida media de ese vehículo sea mayor pero el ciudadano no lo ve así.

Uno de los factores para que no resultara es que no se ha hecho conciencia, no es el único es uno de los más importantes.

Si tú analizas, el comportamiento de la contaminación en la ZMVM estás hablando que desde los mexicas ya existía la contaminación. Mientras más conocimiento de la problemática tengas y mientras más puedas tú medir cómo ha sido ese avance, vas a tener elementos suficientes hasta ese momento para decir, va a funcionar mejor así.

Ahora, se están haciendo los inventarios a nivel de fuentes federales, el nuevo inventario que tenemos nos indica que el metano es un gas que se está produciendo en gran cantidad y cuando tú lo analizas en las tendencias de contaminantes, cuantificable no lo teníamos como importante y a parte que no es el originario del problema pero para medir el comportamiento y crear medidas entre más conozcas tomarás decisiones adecuadas.

Aunque fuésemos los individuos más limpios de la cadena evolutiva por el simple hecho de ser individuo, estas causando contaminación y simplemente analiza cuántos somos en la ciudad, y conservadoramente, cuánto botas de basura diario, cuanta agua, cuanta energía utilizas para realizar tus actividades aunque fueses muy eficiente estarías generando contaminación.

Es un poco el tipo de difusión que se hace a nivel masivo, a lo mejor la difuslón hacia los medios no sean los más adecuados o el mensaje no se dé como se tenga que dar.

¿No se ha pensado en propagar esta información?

Sí se ha planteado, incluso aquí mismo nosotros como instituto tenemos una unidad que se dedica a proporcionar toda la información hacia el exterior a captar la información del sentir de los ciudadanos a nivel país por la jurisdicción y con ello nosotros tenemos toda la intención de formular programas en general para hacer un poco más de conciencia en la ciudadanía, pero problemas de este estilo en ciudades como México que ya los tenemos encima lamentablemente el sector público trabaja así como que tengo tantos miles de pesos pero en teoría. Si ya no hay ese apoyo por la burocracia existente, administrativo hace que no llegue en tiempo adecuado lo que necesitas para instrumentar el programa.

El tipo de comunicación debe ser más a nivel de ciudadano, a nivel simple pero entendible y más. Debemos tener más para hacer este tipo de divulgación en cuanto a las cuestiones de manejo óptimo de la energía.

Este siglo que se considera como el siglo energético en un porcentaje muy alto el problema de la contaminación ha sido el manejo inadecuado de la energía.

Nunca se le ha dicho al ciudadano qué puede hacer para hacer eficiente el uso de la energía. Pero hay diferentes actores que se tienen que conjuntar para que llegue a buen fin, que se tienen que tener los elementos tanto económicos como de infraestructura para que esto funcione y que también se tenga el apoyo de la ciudadanía que a partir de la formación de las ONG's el ciudadano terminó su sueño y ahora quiero apoyar como ciudadano las medidas, quiero efectuar las que me toquen a mí y quiero supervisar que se hagan.

La participación ciudadana juega un papel importantísimo esencial y se está dando ya la organización como tal el hecho de formar comités al interior de la colonia del sector.

El interés es que se vayan involucrando mucho más en todo.

Entrevista con el Licenciado Manuel Camacho Solís, actual líder del Partido del Centro Democrático, en la ciudad de México, realizada en sus oficinas de la Colonia Del Valle el 8 de octubre de 1997.

Por: Gabriela Rojas Morelos

¿El *Hoy No Circula* fue disposición gubernamental o ciudadana?

En la SEDUE surgió el *Hoy No Circula*, pero fue planeado como parte del Programa Integral Contra la Contaminación Ambiental PICCA y no se contempló como obligatorio pues no existía una conciencia real del problema en el D.F. y tampoco una disposición para aplicar un programa de tal complejidad y había otras prioridades.

¿Cómo se planeó el *Hoy No Circula* cuando se impuso de manera oficial?

Ya en la regencia Camacho Solís pudo proponer e implementarlo. Cuando se impuso participaron la dirección política ambiental. No se planeó como un área de gobierno sino como algo plural. Iba a ser un programa del que dependía el éxito de la política ambiental que en ese momento era prioridad. Tuvo una planeación muy seria la parte política y de comunicación social.

¿De qué manera se contempló la contaminación del aire?, o sea, cuando ustedes decidieron implementar el programa, ¿se hicieron estudios antes? o sólo dijeron, ya subió la contaminación, entonces hay que hacer algo.

En términos de planeación se habían hecho varios estudios para planear el *Hoy No Circula* y se tenía consenso internacional. Se contaba con mucha información y opiniones de los expertos mexicanos.

El *Hoy No Circula* era la más visible de las 20 medidas sugeridas en el PICCA, pero no la más importante.

Se contó para su desarrollo, con apoyo técnico de Alemania, Japón, Estados Unidos, Canadá y otros. Con base en la información obtenida se estaba yendo por el camino apropiado y se demostró con resultados. El PICCA en sí es lo que importaba, pues dimensionaba corregir las gasolinas, mejorar los vehículos, cuidar las áreas verdes, reducir partículas y se investigó profundamente todo sobre contaminación ha sido uno de los programas más completos en la historia de la ciudad y a nivel de los países en desarrollo el más completo.

Se recibió en 1992 el reconocimiento de la Conferencia Mundial del Medio Ambiente en Río de Janeiro por Maurice Strong. Y previamente se recibió un reconocimiento por parte de las ONG's en la ONU.

El PICCA bajó el dióxido de azufre y mejoraron los combustibles, se sustituyó el combustóleo por gas y se introdujeron nuevas tecnologías (convertidores catalíticos) esto se logró que se hiciera 4 o 5 años antes que en cualquier país en vías de desarrollo se introdujo la verificación en autos y empresas, programas en industria instituir controles. Se recibieron miles de millones de dólares por apoyo de otros países. Se conocía detalladamente el problema y existía conciencia de controlarlo.

¿Antes del PICCA hubo algo más?

Desde antes se aplicaron algunas de estas medidas cuando en SEDUE y tuvieron buen efecto ya que todo se cumplía, pues todo se normativizó, cosa que no se había hecho antes. Cumplía o no entraba. Mientras esto era normativo, nadie estaba obligado a cumplir.

Específicamente hablando de contaminación por automotores, quiero que me platique más que nada cómo fue la transición entre la campaña *Hoy No Circula* y el programa ya en sí, o sea, entre la sugerencia y la imposición, porque primero fue la sugerencia, ¿no?

Primero fue un programa indicativo, porque no había capacidad normativa, sugerido y se aprendió a planear y programar más un programa así tiene riesgos. Se pensó en los últimos detalles.

Porque de hecho la gente todo el tiempo del *Hoy No Circula* que lo he estado siguiendo siempre está en desacuerdo aunque las autoridades dicen que sí ha funcionado, entonces ¿por qué esta reacción?

La gente está en desacuerdo pero el apoyo perdura en los últimos 10 años como a ningún otro programa pero ciertamente ha disminuido el apoyo, pues su creación dependió en mucho del apoyo ciudadano grande.

La parte de la publicidad fue muy importante y se manejó un *slogan* muy sencillo y se vinculó con una operación clara tuvo un apoyo del 80% después que se convirtió en asunto político se le asoció a su persona y disminuyó el impacto pues siempre se buscó molestarlo pero aún estos ataques no impidieron que el programa siguiera y no cambiara.

Y quienes me atacaban cuando pudieron cambiarlo no lo hicieron, después no hubo un buen manejo político.

¿Qué motivación se usó para convencer a la población que debían dejar de circular?

Era evidente que si se dejaba de circular iba a haber menos emisión y la gente lo entendió y sabía que se tenía que hacer algo y dio resultado. La gente vio que sí mejoraba.

¿Por cuánto tiempo se difundió el *Hoy No Circula* en los MCM?

En los MCM se difundió de manera automática pero durante 2 meses muy intensos se promovió su aplicación y se aprovecharon todos los medios T.V. radio, bardas, artistas y deportistas que difundían el mismo mensaje era un solo mensaje para buscar una consecuencia (un día sin auto) no fue una publicidad, era una indicación para una acción y en el momento de que la acción se dio, reforzó la credibilidad del programa, pues no era un rollo del gobierno sino una instrucción para que los ciudadanos hicieran algo útil para reducir la contaminación.

¿Por qué por tan poco tiempo?

Dos meses fueron más que suficientes pues se debe hacer un cálculo de relación entre la información y la acción y no se puede saturar a la gente, se pierde la credibilidad. El objetivo no fue con propuestas políticas sino se pretendía que el programa funcionara. El tiempo se contempló para enterar a la población de lo que era el programa y qué se iba a hacer.

¿Usted lo calculó?

Yo mismo calculé el tiempo, no podía ser perfecto . Era un cálculo en donde yo sabía que había riesgos. La incógnita era que si no funcionaba todo se iba para atrás. Se prepararon para una batalla para que 45 mil vehículos violaran el programa y se pudiera llevarlos a los corralones. Si 100 mil gentes no cumplían el programa iba a fracasar. Sale el programa y se estimó una semana para evaluar los resultados y apoyaría o los errores y salir a pedir disculpas. Cómo convencer a la gente si tú no estás convencido y corres riesgos. El primer día hubo 1600 autos que no cumplieron contra nuestros cálculos de 45 mil estimados fue todo un éxito y en ese momento se quiso continuar y ese mismo día se salió a dar las gracias a los ciudadanos.

Conforme avanzaron los días fueron bajando las violaciones y se estimó que el *Hoy No Circula* había tenido un éxito contundente cosa que no se ha logrado en ningún país en el que se ha aplicado. Considerando sus gobiernos más eficientes, ciudadanía mejor informada y policía honesta.

¿Qué tipo de propaganda se generó para dar a conocer al programa.

Símbolos, frases, imágenes...

Se manejó un sólo símbolo, la "ruedita" con colores y una sola frase, no nos perdimos, y un detalle fácil de entender y todo ligado para que la gente supiera qué tenía que hacer.

¿Cuál era la frase?

Hoy No Circula.

¿Cuál es el canal adecuado para que la gente haga conciencia del problema de la contaminación del aire?

El canal adecuado para que la gente haga conciencia es todo, pero el problema no es que la gente haga conciencia sino el problema es cómo convertir la conciencia en acción constructiva. El canal es lo que dice la T.V., radio, periódicos pero el punto no era

escandalizar , que es algo muy sencillo pues dejas que cada quien siga su propia inercia. En un clima cercano a una psicosis colectiva¿ cómo le haces para lograr una acción positiva que tenga el doble efecto de mejorar las condiciones objetivas, que son las que preocupan y de mejorar el estado de ánimo de la colectividad, de eso se trata. Yo creo que de eso se trata el gobierno.

Yo me he dado cuenta, por la investigación que he realizado que la mayoría de los ciudadanos opinan que hace falta conciencia ecológica, como que están esperando a que se les diga, entonces a mí me critican, porque piensan que estoy involucrada, y dicen que por qué el *Hoy No Circula* no se ha difundido más, me dan a entender que por qué no hay una difusión más grande, entonces como van a saber ellos qué es lo que tienen que hacer y qué atención le están dando.

No hay un programa más difundido que el *Hoy No Circula*, ni hubo un grado de conocimiento mayor, más del 90 por ciento sabían del programa, pero si la gente dice que no ha servido es porque lo del principio no se continuó y que ya no hay nada, que es una cosa que no interesa. La gente pide que continúe la acción. No es que falte conciencia del problema, sino de lo que se tiene que hacer para resolverlo y es la que hay que trabajar hoy en día como yo lo hice. Todo el tiempo se involucró a la gente para que participara en programas que tuvieron un propósito pedagógico (cada familia un árbol) pues trataba de educar a la población sobre la responsabilidad que tiene del cuidado del Medio Ambiente.

Yo por lo que noto, usted está plenamente convencido de que el programa cumplió su objetivo. ¿Y lo está cumpliendo?

En aquel momento, cumplió su objetivo, de hecho se pensó instituirlo de manera temporal pero hubo un momento en que no se lo pudimos quitar a la gente. Desde el punto de vista técnico hubiera sido mejor que hubiera sido sólo para emergencias ambientales únicamente, pero cuando el programa se iba a retirar la gente no quiso y se corría el riesgo que de retirarlo iba a haber una gran decepción pues sentía que era lo único bueno que tenía para combatir la contaminación pues la gente no entiende el cambio de la gasolina o no pues no lo ve ni participa en eso. El haber quitado el plomo fue extraordinario y se eliminó.

Si nosotros lo hubiéramos quitado la gente iba a sentir que ya nos habíamos aliado con los fabricantes de autos y lo dejamos para no desalentarlos. Porque la verdad científica tiene que hacerse compatible con la verdad de la opinión pública.

No puedes manejar un gobierno sólo racionalmente científico, debes tomar en cuenta los estados de ánimo de la sociedad pues finalmente los que van a decidir las cosas es la gente crea o no crea y haga o no haga lo que tiene que hacer. Es una conciencia ecológica.

Al principio observó yo al programa como una campaña, de hecho, así se le dice, "la campaña Hoy No Circula", actualmente uno lee los periódicos y dice "el programa de gobierno", la diferencia entre la campaña y el programa ha sido garrafal porque, la campaña dio resultado y yo leí el número del proceso en donde decía que se le había dado una felicitación a usted y al presidente Salinas del éxito de la campaña Hoy No Circula, sin embargo, en el 92 mismo vemos que el índice del contaminación subió 398 puntos, entonces hay una alarma, la gente responde, pero actualmente los índices de contaminación siguen igual.

La diferencia entre la campaña y el programa a pesar de los altos índices de contaminación en el 92 bajaron notablemente salvo el ozono que no se pudo bajar. Se logró una gran mejoría el ozono se requiere mantener las decisiones e ir aumentando el control, es una tarea mayor. La distinción entre un programa y una campaña sí hay necesidad de educar, movilizar, concientizar a los ciudadanos, para que algunos programas de gobierno tengan éxito necesitas nuevas maneras de concebir la comunicación social porque si las concibes de la manera tradicional, en donde el gobierno simplemente informa sobre lo que hace a nadie le importa ni nadie se entera. Nuestro objetivo fue convertirlo no en un programa de gobierno sino en un programa de la ciudad, de toda la sociedad y así lo tomó la gente, pues los niños, las señoras cuando veían un carro que no circulaba en el momento de la gran campaña cívica, la misma ciudadanía rechazaba a los demás y lo consideraban una gran ofensa.

La legitimidad del programa implicaba que no podía haber excepciones, ninguno estaba exceptuado de la medida. Porque ni el presidente, ni el regente, ni los diputados, ni los ricos tuvieron oportunidad y por eso hubo legitimidad e incluso la prensa ayudaba a denunciar a funcionarios públicos en fotos. Esto no se puede lograr con un mecanismo tradicional de información de un programa público, tienes que movilizar a la ciudadanía. Esta ciudad necesita movilizarse.

Actualmente, ¿cómo ve el programa, ya no es lo mismo?

Actualmente el programa lo bajaron de nivel , lo criticaron , no se atrevieron a quitarlo, metieron excepciones, que le hicieron perder mucho encanto. Lo que es necesario no es hacer una campaña sino hacer otras cosas que avanzaran adicionalmente en la misma dirección y con programas que logran que la gente se entusiasmara se informara y fuera participe de una tarea de interés público.

Se entrevistó a las personas que están actualmente a cargo del *Hoy No Circula* y están convencidísimas y enamoradísimas del programa, pero no se interesan tanto por la opinión pública, hacen el programa para que resulte bien a ojos de todos pero actualmente la campaña está siendo un fiasco entre la gente porque dice que se originó la corrupción, que los verificentros...Usted ¿qué haría como político?

Se debe de cuidar el aspecto de la corrupción. Y para evitar que fuera una fuente de corrupción pública nosotros concesionamos a particulares que no tuvieran nada que ver con el gobierno y cuando los particulares fueron corruptos implantaron un sistema de supervisión y control. Estas tareas no son de un día, son permanentes.

La corrupción es algo que crece en donde hay posibilidades de dinero y no fue nada mas el gobierno. Aunque los particulares lo hicieron, el gobierno tiene que apretar.

¿Con qué presupuesto se pagó la promoción del *Hoy No Circula* en aquel tiempo?

Todo fue convencimiento de los medios. T.v., la radio, nos dio los tiempos y casi no se pagó nada. Nosotros pagamos las pintas de las bardas, los artistas y deportistas lo hicieron de manera voluntaria.

¿Hasta dónde se ha llegado en control ambiental aquí en México? ¿Cómo lo podría evaluar usted en cuanto a contaminación del aire?

Hay resultados importantes, pero sigue siendo tan grave el problema que no hay que bajar la guardia.

Hay muchos MCM, incluso vi que ya se han puesto en contra del Hoy No Circula porque dicen que porqué no vamos a circular y la gente esta haciendo caso, ¿qué opina?

Se trata de convencer a todos para apoyar y aunque aquí no debe haber nada eterno, debe haber respuestas serias.

¿Qué opina de la escasa información acerca del medio ambiente en nuestro D.F.?

No es escasa la información sobre medio ambiente lo que nos falta es desvincular la información y darle importancia. Porque no cualquier gente lo entiende pues el problema requiere de una formación analítica, científica, porque no es asunto de voluntades, es un asunto que se trata de procesos químicos que hay que entender, entonces el problema no es que la gente no entienda sino que nosotros tenemos que aprender a explicarle las cosas a la gente lo más clara y sencillamente posible pero sin perder la objetividad, porque si se pierde la objetividad se cae en el subjetivismo y en estos problemas no se vale porque no se logran resultados a la hora de la acción.

Pero, honestamente, son pocos los MCM que difunden una conciencia a la gente, como antes su gobierno lo hacía.

Quien tiene el poder político tiene que personalmente volverse un líder en este campo sino los que están en segundo o tercer nivel de la administración no puede porque lo que podría hacer es ir y dar una conferencia que se va a perder, nadie le va a hacer caso y nosotros lo que hacíamos es que yo traía la bandera, traía a los científicos y lo armaba por buscar consejo metía a los grupos ecologistas, hacía la promoción del tema para escuchar opiniones. Contribuir a que se sumara la gente, yo pienso que actualmente el método funcionaría con algunas adaptaciones.

¿Cómo cuáles?

Actualmente no se está hablando de un problema único sino de una ciudad que tiene muchas angustias, si se quisiera convertir a la contaminación en el tema principal no lo vas a lograr porque la Inseguridad es tan grave que la gente lo que está pensando es cómo le va a hacer para que no le pase nada. No puedes lograr el mismo grado de atención y concentración en el tema ambiental si hay otros temas que traen agobiada a la gente. Así como el *Hoy No Circula* era parte de un programa ambiental, la política ambiental tiene que ser parte de un programa de gobierno, no puede ser un programa por encima o encima.

Y realmente no se le está tomando en cuenta políticamente.

Ahora no es que no se le tome en cuenta sino que no se cree tanto en el tema y entre que no saben como hacerla y están agobiados con otras cosas el tema ha bajado de interés.

Entonces ¿qué le haría falta a la política para concientizarse ellos mismos del medio ambiente? ¿que nos muramos con en Londres o Tokio?.

Lo que le hace falta a la política no es haya un episodio como en Londres o Tokio, el nivel de protección ha subido mucho los episodios de esos países fueron diferentes hubo otras combinaciones químicas. Esa posibilidad se ha reducido. Las probabilidades de que ocurra son cero.

Hay otros problemas que persisten como partículas y ozono que es complicado pero hay que continuar y aprovechar las investigaciones que se estaban haciendo. Hay que volver a llamar a la gente que sabe de esto pero no para que dé una opinión sino sentarlo en un escritorio a discutir para sacar provecho de sus conocimientos.

Los problemas actuales requieren una combinación de conocimientos y habilidades bastante complicada si no, no funciona, tú tienes que tener una idea clara de carácter científico, cuales son las causas, efectos, qué explica el problema, porque si no lo tienes lo que hagas no va a funcionar, en segundo, tienes que tener una evaluación y proyecto con dinero, tercero, tienes que tener un conocimiento claro de cuál es la reacción social y de cómo lograr que la sociedad no se oponga y apoye lo que es conveniente para la propia sociedad, cuarto, tienes que tener todo un método de comunicación para que la gente esté informada y lograr que la gente haga lo que tiene que hacer, si no tienes el mensaje, la capacidad de transmitirlo no resultará y estos cuatro si no están en la acción no resultará.

Si no conseguiste dinero, te vas a quedar con la buena intención. Porque si usas mal el dinero, si la gente no está de acuerdo no se darán las acciones y si no se logra la simpatía general se generaran resistencias de otros grupos y no lograr que la gente lo haga. Por eso un programa consiste en que la gente te deje de circular un día necesita una preparación muy grande y si esa preparación no se da no funciona.

Algunos alcaldes dijeron que lo iban a aplicar y tuvieron errores. Pensaron que sólo era sacar un decreto un acuerdo de la asamblea respecto a que se tenía que aplicar pero la gente no cumplió.

Entonces lo que le dio resultado es estar ahí "al pie del cañón?"

Si no hay un líder simplemente no caminan las cosas porque es el que integra las cosas.

Se debe hacer un balance para aprovechar lo que existe, mantener la seriedad. No experimentar cosas.

¿Qué retos tiene el gobernador Cuáuhtemoc Cárdenas Solórzano en cuanto a materia ambiental?

No me atrevería a hacer ninguna recomendación porque este problema no necesariamente esta en la preocupación número uno de los ciudadanos.

Eso no, pero ciertamente sí tiene importancia.

Aunque es fundamental en todos sus aspectos, el agua, es más seria que la calidad del aire, los desechos peligrosos, pero todas las soluciones las rechazan y se debe hacer un gran esfuerzo de convencimiento en la gente.

¿Cómo se podría realizar este esfuerzo?

El esfuerzo se hará estando dispuesto a desgastarse porque hay una responsabilidad con el interés público que no puede ser desechada.

¿Cómo ha evolucionado la política ambiental en el país?, porque se ha visto que ha sido reciente.

La política ambiental, ahí va, por lo menos la tenemos aunque no la he seguido. Pero veo que la Secretaría es honesta y seria. Y es un espacio en donde no se pierde el tiempo podrás decir que no es suficiente. El hecho que la gente está interesada en esto es una gran ventaja, no digo que sea suficiente, lo que sería gravísimo sería cerrar esas áreas o no interesen.

La inquietud es de que se toma el tema, por no dejar, y usted me dice que no se van a cerrar las expectativas pero, no se le está tratando a fondo. No es un tema de prioridad del actual gobierno.

Entonces, ¿qué haría falta, que alguien dijera, oiga, yo propongo esto?

Hace falta volver a abrir el tema y proponer para llevar el tema a las escuelas, como los niños que vigilaban las fugas de agua. Son cosas que no se habrían de abandonar. 100 mil niños que tienen esta experiencia son 100 mil niños que cuando sean grandes cuidarán el agua, y son muchísimos, y ellos le van a decir a su familia y a otros. La parte de la educación es central, es lo más importante, pues estos problemas no se van a resolver con acciones de gobierno, se van a resolver cuando la gente sepa que sus propias acciones contribuyen a la mejoría o al agravamiento y cuando sepa exactamente cuales son las acciones que tiene que seguir. Un niño que aprende a no desperdiciar el agua a no tirar la basura, que aprende a no utilizar los vehículos más allá de lo que se necesitan, que procura gastar menos gasolina, todo eso es fundamental, ahorrar la luz pero si no lo hacen no se resolverá el problema porque de por sí, haciendo todo bien de todas maneras vamos a tener problemas muy serios y crecientes en el futuro porque somos demasiadas personas en el planeta con niveles de bienestar bajos ponen en entredicho el equilibrio ambiental del mundo, ya no hay recursos renovables y los que son ya no lo son como eran antes.

Si no hay un cambio de actitud, si no hay esa concientización desde el principio y se mantiene y se vuelve en un asunto de responsabilidad general, simplemente vamos a pagar costos más grandes que no que teníamos que pagar en función de calidad de salud, de vida y del bienestar futuro.

Actualmente usted no funge como alguien que tome decisiones en el D.F. ciertamente usted es una persona que ha estado en la política. Hace rato usted, me dijo, el tema ambiental no es lo más importante porque creen que ya está resuelto, pero ahorita usted dice, es que se tiene que hacer conciencia, nos tenemos que unir...

Una cosa es que este tema no es fundamental, aunque lo es, y otra cosa que no sea lo más urgente.

De importante es mucho. También es importante que haya empleo, que haya comida, pero es tan importante como eso, porque la calidad de la vida futura depende de eso no lo podemos poner abajo, pero es un asunto cuyas consecuencias no son tan graves como hace 10 años. En ese tiempo hubiera habido un riesgo ambiental muy grande de accidente ambiental y se resolvió es parte de la emergencia, lo que no se ha resuelto y nos falta todo por hacer es la tarea de seguir fortaleciendo las políticas ambientales y sobre todo modificar la conciencia de los ciudadanos de qué manera, con la educación que sean útiles y educativas.

En el *Hoy No Circula* les enseñamos a la gente que el auto era un factor negativo para la calidad del aire en la ciudad, entre más emisiones y más consumo de gasolinas, peor para la calidad del aire, estos son los mensajes que la gente tiene que internalizar.

Entrevista con el Ingeniero Químico Luis Manuel Guerra, en aras su Conferencia titulada: "El Comunicador Ambiental", dentro del 5to Congreso Internacional de Industriales Ecologistas en la Ciudad de México del 5 al 10 de octubre en el auditorio de la sala de exposiciones del World Trade Center.

Por: Gabriela Rojas Morelos.

¿Qué se tiene que hacer para que la gente sea conciente de su Medio Ambiente?

Lo que se tiene que hacer es informarla en una forma realista y equilibrada de qué peligros estamos enfrentando y qué riesgos corremos al no actuar adecuadamente. La población no percibe hoy en día la diferencia entre un riesgo y un peligro, y por lo tanto se confunde y se toman acciones muchas veces negativas en contra de desarrollos que son necesarios pero que por esta confusión no se llevan a cabo, ejemplo, las instalaciones para un manejo adecuado, según la ley, de los residuos industriales peligrosos; inmediatamente, cualquier confinamiento se le denomina basurero tóxico, esto es evidentemente equivocado porque un basurero no tiene ningún control en tanto que un centro especializado de manejo de residuos industriales peligrosos es toda una infraestructura que estaba con un desarrollo de 20 años en los países industrializados.

Lo que se tiene que hacer es generar un concepto de comunicación ambiental que podemos dividir en tres partes, lo que es la comunicación en sí misma, el proceso de información de eventos, hechos, sucesos, datos sobre las cuestiones ecológicas y ambientales que informen lo más objetivamente posible a la población acerca de lo que está sucediendo. Existe la comunicación de riesgo en donde se puede estar comunicando el hecho de que muchas de las actividades que llevamos como seres humanos conllevan un riesgo, el riesgo es la afectación de los recursos naturales cuando, por ejemplo, el peligro de la sobrepoblación es el agotamiento de los recursos naturales, entonces la comunicación de riesgo es importante para que la población se vaya sensibilizando acerca de estos riesgos y la comunicación en casos de crisis es el proceso de comunicación cuando han sucedido eventos o sucesos que no necesariamente tienen que ser físicos, hay veces que los eventos son de pura percepción, ejemplo, lo que sucedió con el Club de Golf, Tepozotlán, donde se percibía que iba a haber un desastre ecológico y eso generó una situación de crisis que llevó a decesos, la pérdida de la autoridad en un municipio e

inclusive la pérdida de un proyecto de más de 600 millones de dólares en una comunidad de alto desempleo, causó una crisis, un riesgo percibido.

En cuanto al *Hoy No Circula*, yo he escuchado muchos comentarios acerca de los coches eléctricos, de lo que es importante, ya la contaminación del aire de una vez por todas se controle, hasta ahora hemos sabido que no se controla, el *Hoy No Circula* es controlable, la contaminación del aire ya sobrepasó los niveles de control, pero ahora, como comunicador, usted dígame, se supone que Radio Red es un medio que llega a muchas personas, se ha percibido por que yo hice una encuesta a la población de que Radio Red está promoviendo es que el *Hoy No Circula* no funciona, ¿no estará afectando esto para que el *Hoy No Circula* deje de funcionar para la gente, porqué sus comunicadores se lo dicen?

La realidad técnica, objetiva es que el *Hoy No Circula* no cumplió su propósito que era el de reducir la contaminación atmosférica facilitándole a los automovilistas dejar el 20 por ciento de su tiempo el automóvil parado, los automovilistas no están usando un medio de transporte público cuando no circulan, sino están usando otro automóvil aunque éste sea un taxi, entonces en ese sentido el *Hoy No Circula* fracasó porque no logró su propósito de sacar cada día hábil al 20 por ciento de los automovilistas de su coche y meterlos en un transporte público. El objetivo que perseguimos en Radio Red es realmente hacer comunicación ambiental que tenga un impacto positivo cambiando hábitos, costumbres y percepción y creo que la población debe de conocer que el *Hoy No Circula* para su propósito, actualmente está funcionando para un propósito indirecto que es la modernización del parque vehicular haciendo dificultoso para los vehículos antiguos el obtener la liberación del *Hoy No Circula*. Pero desde mi punto de vista fue un error cuando el *Hoy No Circula* se convirtió en permanente y obligatorio, debe ser un programa obligatorio para contingencias para lo cual funciona excelentemente los primeros meses. Yo en lo personal fui un gran promotor del *Hoy No Circula* inclusive iniciamos un programa previo ciudadano que se llamaba *Un día sin auto* pero que era temporal y diseñado para contingencias ambientales, no permanente porque entonces se provoca que se aumente el parque vehicular con vehículos contaminantes.

Pero entonces ¿qué es lo que está haciendo ahora Radio Red para promover la cultura ecológica? O ¿está promoviendo realmente una cultura ecológica?

En cuestión de aire y en cuestión de vehículos hemos hecho un esfuerzo enorme en la cuestión de vehículos eléctricos, de vehículo a hidrógeno, hemos hecho permanentemente programas al respecto, entonces yo creo que hemos generado junto con otros medios, pues Radio Red no es omnipresente, una especie de demanda de vehículos alternos, la gente pide ya el vehículo eléctrico, dice dónde están porque no están a la venta, y eso ha movido a las armadoras a que por ejemplo ya haya disponibilidad de algunos vehículos en la ciudad de México funciona la flotilla de vehículos de carga eléctricos más grande del mundo, entonces en ese sentido creo que se ha ido generando un poco esa inquietud.

¿Porqué no se usan los medios para promover una conciencia ecológica?, yo he visto que sólo en Radio Red lo hacen.

Porque los dueños de los medios están todavía mayoritariamente en un concepto de desarrollo sostenido no sustentable y donde se percibe la protección al Medio Ambiente como algo bonito que deben hacer los niños en las escuelas pero que no debe afectar las relaciones económicas y empresariales.

¿Y qué opina de eso?

Pues que es un estado primitivo, que es míope, porque además los medios como la cadena de televisión, *CNN* de los Estados Unidos, como el *Discovery Channel*, con la *BBC* de Londres, como aquí en México el canal 11, ha tenido un incremento, el canal 11 promueve mucho la cultura ecológica y el 22 desde luego también han tenido un repunte de muchos porcientos en su audiencia por el contenido ecológico, el problema es que todavía la sociedad en su conjunto está en un estado preecológico.

¿Y qué sugeriría usted como Ingeniero y comunicador?

Pues que profesionalicemos cada quien lo que tenemos que hacer, que nos demos cuenta que hay una responsabilidad atrás de cada trabajo respecto al Medio Ambiente y respecto a lo que nos espera en el futuro que si no actuamos hoy pues posiblemente después sea más tarde, el informe *Brutan* dice que no podemos delegar la responsabilidad de cambiar nuestros hábitos en nuestros hijos, las acciones que no tomemos hoy van a repercutir después en la sociedad en su conjunto, a más tardar entonces cuando haya una gran catástrofe ecológica pues cambiaremos forzosamente.

¿Pero porqué esperarnos hasta entonces?

Porque el ser humano así es. Siempre se ha esperado, no hay ningún caso de avances importante en las sociedades que no haya sido a través de una gran alteración cataclísmica muy violenta.

¿Como lo de Londres?

Exacto.

¿En qué nivel estamos en control ambiental?

Pues digamos que del 1 al 10 estaríamos en un 3.

¿Y a qué se aspira en un futuro?

A que haya una gran conciencia de que las inversiones en el Medio Ambiente son inversiones económicamente razonables se tiene que ganar dinero con el Medio Ambiente, el ejemplo que vimos del buzo es que en vez de que lleguen dos vuelos a la semana de *Alaskan Airlines*, llegan cuatro por las tortugas, bueno, pues las tortugas tienen un valor económico importantísimo más que lo que tenían cuando se les capturaba y entonces hay tortugas. En Estados Unidos por qué hay tres búfalos, porque el valor estético del búfalo, el valor simbólico nacional del bisonte es tan alto que para la sociedad cualquier inversión en los bisontes fue poca pero hoy en día el bisonte está otra vez con unas poblaciones amplísimas después de que estuvo completamente extinto. La ecología y la economía son la misma cosa, vista con ángulos diferentes.

¿Su visión en general del *Hoy No Circula*, como lo ve y qué opina?

Yo creo que fue un experimento interesantísimo, está muy ampliamente documentado, nos sirvió para ver los límites que tiene la gestión gubernamental. Nos sirvió para ver que cuando se hace populista la ecología se causa un desastre ecológico y ahí los gobernantes de ese entonces tienen una responsabilidad muy fuerte.

Es una enseñanza muy buena el *Hoy No Circula*, para el mundo. Han venido de muchas partes del mundo para ver porqué lo hicimos tan mal.

¿Qué le hizo falta?

Hacerlo temporal. Únicamente en contingencias y bueno, lo que había que hacer de a deberás era generar un buen Transporte Público, confiable y decente. Se desmanteló la Ruta 100. Cuando se inicia el *Hoy No Circula* había 6 mil autobuses, hace un año había 2 mil, se desmanteló el transporte público eficiente y se pasó por un mecanismo de alta corrupción de una gran irresponsabilidad a pequeños transportes privados altamente contaminantes que causaron un caos vial que hoy en día transportan al 60 por ciento de la población, lo que hacía el metro hace 4 ó 5 años.

¿Algo que quiera agregar acerca del *Hoy No Circula*?

Pues que es muy conveniente el verlo en todo detalle, en qué contribuyó cada quien, qué es lo que pasó, porqué cuando sabíamos de alguien que no lo estaba respetando si no que se compraba otro coche, nunca tuvimos el valor civil de hablar con él y decirle, oye no se vale. Y haber exigido a la autoridad, decir, óigame esto, no tienen derecho de hacerlo permanente mientras no haya un transporte público suficiente y confiable.

Entrevista con el Ingeniero Gabriel Quadri de la Torre, Director del Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable (CESPEDES), realizada el 13 de abril de 1998.

¿Quién diseñó y cómo el *Hoy No Circula*?

Originalmente fue iniciativa de grupos no gubernamentales ecologistas de los ochentas. Se llamó *Un día sin auto*, era voluntario, tuvo cierta aceptación ante la ausencia de instrumentos de política y trascendió después a que se adoptara como un instrumento formal.

¿Ante la carencia de medidas...?

Ante la falta, en ese momento, de instrumentos, escenarios y análisis, bueno, sonaba como algo razonable y por eso el gobierno lo adoptó.

¿Había una carencia porque no les interesaba?

No. Bueno, porque es un tema reciente, México tiene muy poco tiempo relativamente interesado como país en estos temas y el desarrollo institucional en ese sentido ha sido todavía limitado.

Actualmente ¿Qué es el *Hoy No Circula*?

Es una medida de restricción de la circulación, una medida de la limitación de la demanda de kilómetros recorridos, de combustibles que tiende a reducir la demanda de combustibles y la demanda de kilómetros recorridos en la ciudad, lo cual tiene efectos sobre las emisiones totales del parque vehicular.

Lo está diciendo como de memoria, es algo que ya se sabe, está bien sabido por todos...

Todo el mundo lo sabe, no tiene mayores complicaciones, no hay nada secreto, nada que deba descubrirse.

Sí, pero entonces ¿qué le hizo falta?, porque todavía hay contaminación.

Sí, pero es que no se pretendía resolver el problema de la contaminación, pretendía simplemente reducir alguno de los puntos de presión importantes sobre el deterioro en la calidad del aire, en ningún momento se presentó como algo que iba a solucionar el problema, que yo sepa, nadie lo planteó como una solución, no puede ser una solución, es un elemento, se un instrumento importante que no debe de abandonarse que debe de continuarse.

¿Y por qué no se ha creado algo más completo, o no se ha pensado?

Claro que lo hay, el PROAIRE que se presentó hace dos años.

¿No se puede hacer algo a corto plazo? Porque yo como ciudadana veo que no hay resultados.

Sería demasiado costoso y políticamente inaceptable. La población no está preparada ni está de acuerdo con ese tipo de medidas, porque las medidas se pueden pensar, es más, el problema se puede resolver de un día para otro pero es políticamente inaceptable.

Explíqueme porqué.

Es poner un impuesto altísimo en la gasolina o restringir la circulación de una manera absoluta y resolviste el problema de un día para otro, por eso tiene costos políticos enormes que ningún funcionario se ha dispuesto a aceptar o a tolerar.

¿Por qué se gasta más en otras cosas?

Porque la gente misma en su valoración del problema no cree que es suficientemente grave como para renunciar al uso de los vehículos privados, por eso no se resuelve. Pero es tan fácil como limitar severamente la circulación vehicular, sobre todo aquellos vehículos antiguos altamente contaminantes.

La calcomanía cero se supone que se propone eliminar el Hoy No Circula o algo así...

Sí, se exentan porque son vehículos limpios.

Pero tomando en cuenta que al pasar el tiempo un vehículo se desgasta y genera contaminación...

Es que esa restricción debe renovarse año con año, cada vez debe ser más estricta, o sea, cada año la norma que permite la exención sea mucho más estricta

¿Sí hay la sugerencia de que sea más estricta?

Sí hay la sugerencia, lo que pasa es que no se ha hecho porque también implican costos políticos porque significa que un sector importante de la clase media vea restringida su capacidad de circular durante varios días a la semana, se considera que esto no es políticamente rentable, por eso no se hace.

Entonces ¿en qué estuvo el error?

En qué sentido.

Yo le veo el error de que no se previnieron todos esos costos y ahorita se están limitando...

Es que no hay error, lo único que falta es hacer la medida mucho más radical, más profundo e iría renovando y actualizando, eso es lo que hace falta.

¿Y usted ya lo propuso?

Sí.

¿Y qué paso?

Lo que pasa es que no hay condiciones políticas para hacerlo. Tampoco el problema ya no se considera tan grave, la gente no está histérica por el problema, porque se ha resuelto de alguna forma, ha habido avances, el problema ha dejado de ser espectacularmente preocupante, entonces ya la gente no lo toma como algo de vida o muerte, tampoco está dispuesta a sacrificar demasiado por mejorar la calidad del aire.

Según su opinión, ¿qué se debió haber hecho del Hoy No Circula, algo mejor?

Yo creo que en su momento estuvo bien y está bien, no se debe abandonar, se debe mantener simplemente profundizar actualizar, renovar y cada año hacer más estricta la norma que permite la exención a esa restricción para obtener la calcomanía cero. Así debería de ser. Porque ahora es permanente y no se ha movido, no se ha actualizado y en

ese sentido cada año tenemos coches más viejos, mas contaminantes exentos de la verificación vehicular.

En el CESPEDES ¿hay algo sobre el Hoy No Circula?

Se va a hacer un libro que evalúe todas la normatividad de combustible, de transporte, el *Hoy No Circula*, todas las que se han tomado y se hace una evaluación de las mismas y sus perspectivas.

¿De tantas publicaciones que se han hecho, de tantos estudios que se han hecho ¿qué es lo que usted ha sacado como conclusión, tiene solución?

Lo que sucede es que hay dos cosas. El programa se puede resolver, de hecho se está resolviendo, cualquiera que vea los reportes de la calidad del aire de los últimos años, podrá observar que ha habido avances. Los episodios de contaminación cada vez son menos severos y frecuentes y por otra parte que es muy importante es ver el problema de la calidad del aire dentro de un contexto integral de políticas urbanas, de transporte, desarrollo urbano, cosa que todavía no se ha hecho en la ciudad.

¿Cuál sería una medida realmente efectiva?

¿En este momento? Regular de manera drástica a los minibuses y a los taxis y a los vehículos viejos. Poner normas muy estrictas de verificación vehicular, una buena vigilancia en la calle y que hubiera un buen estado de derecho, que no se permitieran circular a aquellos que no cumplan las normatividades, que no pasen la verificación. Esto sería un avance espectacular.

¿Y hasta dónde se puede ser estricto en este país?

Aquí el problema es que hay muchos intereses políticos, sociales y un cierto aire justiciero en la opinión pública que exonera a los pobres, a los más desfavorecidos de toda responsabilidad ambiental y como lo que más contaminan son los vehículos viejos y los minibuses etcétera, pues hay un problema de moral política distorsionada en el país, yo creo.

¿Quién la sustentará?

Es un problema de cultura histórico, lo vemos en Chiapas, todo mundo exonera a los violentos y a los que declaran municipios autónomos simplemente por ser pobres y todo mundo tolera la violencia y usan de la democracia en nombre de la pobreza, lo mismo pasa en la ciudad de México, nadie está dispuesto a sacrificar y a regular a aquellos que se ven como desfavorecidos o marginados en el desarrollo de la ciudad de México.

¿Se podría tomar una medida drástica?

Ya lo comenté, normas muy estrictas de circulación de los vehículos altamente contaminantes. Transformar radicalmente el transporte de superficie, los minibuses contaminan tanto como todos los vehículos privados en circulación. Entonces se reordena, se crean las instituciones, se regulariza, se somete a orden, a la legalidad del sistema de transporte colectivo de superficie, se regula bien, hay créditos, se renueva el parque vehicular y resuelto el problema, nada más se eliminan de circulación los autos viejos y con eso estaríamos en un nivel bastante aceptable de calidad del aire.

Y en cuanto a comunicación social, ¿qué tipo de medida sería la más objetiva?

Que la gente supiera a qué se debe el problema. En primer lugar, que la gente sepa que el problema sigue siendo grave, porque parece que se nos olvidó. Como ya no hay contingencias de 400 IMECAS como hace 4 ó 5 años, la gente ya no se preocupa por eso, ya no está dispuesta a sacrificar nada importante de su bienestar cotidiano en aras de un bien público o colectivo como es la calidad del aire, entonces la gente no aceptaría renunciar a su auto, a un auto 75, y se vería con ojos de benevolencia a los pobres con coche, a la clase media-baja que tiene vehículos viejos altamente contaminantes y que lo vería como una injusticia, entonces no se puede, hay que seguir por la misma ruta que nos llevara 10 o 20 años, pero estoy seguro que en 20 años esto ya no será un problema, ya no habrá problema de calidad del aire, si se sigue por la misma ruta regulatoria de políticas que esta marcada hasta hoy y se sigue manteniendo cierto control y capacidad de gestión y de vigilancia. Igual ha pasado en los Angeles, no es remoto pensar...Todo es un problema tecnológico, el problema de la calidad del aire no es complicado, es fácil de resolver en términos históricos. Yo no me preocuparía demasiado por ese problema, hay problemas mucho más graves que ese.

¿Como cuáles?

La deforestación, la biodiversidad, la erosión.

También generan contaminación...

Pero es efímera, esto pasa un mes y se acabó, además también tiene remedio.

¿Y porqué no se ha dado?

Por lo mismo, los que provocan los incendios forestales son campesinos pobres que no tienen otra alternativa y que deforestan para ampliar sus zonas de cultivo pero como son pobres, nadie los regula. En el campo no se cumple la ley y no se cumple ni se vigila ni se verifica, entonces por eso tenemos incendios forestales porque se sabe quienes son, a donde son y a qué se deben las causas de los incendios. Sería muy fácil a principio impedirlos o evitarlos pero no se hace porque son pobres, igual en el caso de los coches y la verificación vehicular.

Esa palabra pobreza, definiría por qué no se ha controlado.

Sí, la pobreza está asociada al deterioro ambiental, entre más pobreza haya habrá más problemas ambientales. Una solución es el crecimiento, dinamismo, la inversión, las tecnologías, la renovación tecnológica, buena regulación, un estado fuerte, el estado de derecho, en fin esa es la solución.

En su experiencia personal como funcionario público, ¿realmente se ha sensibilizado a la población sobre lo grave que es la contaminación del aire?

Yo creo que sí, más o menos todo el mundo está al tanto de todo, yo siento, es una referencia casuística, totalmente anecdótica, porque no está basada en ninguna evidencia estadística, pero yo creo que todo el mundo más o menos sabe del problema, pero no le preocupa lo suficiente como para sacrificar algunos satisfactores, ciertos niveles de confort para resolverlo. No es tan grave como para aceptar ciertas medidas, por eso no se toman.

¿Qué le hace falta al Hoy No Circula para que sea eficiente?

Actualizar y hacerlo más estricto, más vigilancia en la calle porque no hay credibilidad. Y una norma cuya vigilancia no es creíble, no se cumple. La gente no lo cumple. Hay muchos vehículos circulando que ni siquiera se verifican porque nadie los detiene, nadie los multa.

¿Cómo se podría llegar a una credibilidad?

Que la policía se haga cargo de verificar que no circulen vehículos que no han pasado la verificación, cosa que se abandonó también por temor a costos políticos, otra vez.

¿Usted cree que el problema sea porque la gente no quiere ceder, o hay otro?

Es un problema de preferencias sociales, de preferencias individuales también en materia de bienestar, la gente prefiere andar en coche que una buena calidad del aire. Tú no estás dispuesto otra vez a aceptar la regulación que obligue a prescindir de ciertos niveles de confort y comodidad que significa el automóvil a cambio de una mejor calidad del aire. Hasta ahí se puede mover la autoridad y no puede ir más allá de las preferencias sociales y la sociedad no está dispuesta a abrirle más espacio a la política ambiental.

Pero si es tan grave como lo estamos viendo los que estudiamos esto, ¿cómo se le puede obligar de alguna manera?

Es que no se puede obligar, sólo que tuvieras un tirano ecologista a cargo de la ciudad de México, no se puede.

Y entonces ¿porqué ya se hizo el plan de educación vial?, que te tienes que poner el cinturón porque si no te cobran.

Ponerte un cinturón no tiene ningún costo para ti, como automovilista no tiene ningún costo ponerte el cinturón, en cambio el costo de que te multen puede ser considerable en cambio con la verificación como nadie la revisa no tiene costo no verificar.

¿En qué nivel estamos en educación ambiental?

Muy limitado, pues la educación ambiental y la formación ambiental está en función del nivel de ingreso de los países. Sociedades con nivel de ingreso más alto tienen mayores niveles de cultura ambiental mayores demandas a favor del medio ambiente y viceversa. Nosotros somos un país subdesarrollado, donde no rige el derecho necesariamente con necesidades apremiantes en otros aspectos en donde todavía se celebra la violencia como forma de resolver problemas ancestrales con una cultura justiciera, lo vemos en Chiapas, no hay mucho que hacer mas que esperar algunos decenios a que esto vaya madurando.

Muchos decenios de buen crecimiento económico, de costo institucional, observación de la legalidad, y ya veremos, pero a corto plazo no hay mucho que hacer... bueno, sí hay mucho que hacer, pero no tenemos gobiernos suficientemente interesados en eso y una sociedad tampoco demasiada interesada en eso.

¿Sería cuestión de que alguien pegara un salto y dijeran ¡oigan!

No. Es un proceso civilizatorio que se va dando poco a poco. Dentro de muchos años seguramente ya lo tendremos. Lo malo que quizás habremos perdido gran parte de nuestra biodiversidad, casi todas nuestras selvas, nuestros bosques, el territorio estaría erosionado, desertificado, bueno, pero pues ni modo, el crecimiento demográfico sigue siendo algo terrible y además es un tabú, nadie habla de ello, eso sí es grave, nadie habla públicamente del problema demográfico.

En la cuestión ambiental, yo tampoco he visto que habien tanto de eso, ¿qué será? Que, ¿no quieren crear una crisis...?

No, lo que pasa es que somos un país subdesarrollado, un país donde todavía no se dan condiciones para que la gente prefiera, exija y demande bienes ambientales, a niveles suficientes como para que estos se produzcan desde el estado o desde la sociedad o del sector privado.

¿Alguna vez aspiró usted, ya teniendo en sus manos un puesto como director, resolver el problema?

Las modificaciones el *Hoy No Circula* las hicimos nosotros, el poner las normas, la calcomanía cero, establecer que fuera un incentivo a la renovación del parque vehicular lo hicimos nosotros y en otros campos, no se trata de hacer una apología de mi gestión el Instituto Nacional de Ecología (INE) pero hicimos muchas cosas.

A lo que me refiero es que un puesto de esos le da a uno oportunidad de ver más cosas...

Claro, también de ponderar y de medir las capacidades reales del estado en materia de política.

¿Y cómo lo evaluó usted en la cuestión ambiental?

Pues creo que como país subdesarrollado no estamos mal, comparados con otros países subdesarrollados yo creo que estamos bien en general.

¿Qué calificación le daría a la política ambiental de México?

Depende con respecto a qué.

Con respecto al control de la contaminación del aire.

Yo creo que una buena calificación, no podría cuantificarla, pero sin duda fuera de los Estados Unidos yo me atrevería... esto es grave, esto es fuerte...que fuera de los Estados Unidos, quizás de San Paulo en Brasil, México tiene la mayor experiencia y capacidad institucional en materia de calidad del aire y el mayor avance.

Usted se ha dado por vencido, o veo así como que usted ya se conformó...

No para nada, si no, no estaríamos aquí. Lo que pasa es que uno topa con pared en un cauce y busca otros cauces, hay que seguir avanzando y siempre con la perspectiva de salir adelante. Esto es nuestra vida, es nuestro interés, nuestro compromiso, es lo que a mí me gusta, yo no podría hacer otra cosa.

El *Hoy No Circula* sí se creó cuando Camacho...

Se creó desde antes, cuando estaba Ramón Aguirre, estaba como medida voluntaria, el la apoyo, Manuel Camacho la hizo obligatoria, la hizo regulación oficial. Pues no había grandes cosas que hacer, de momento tú no puedes hacer mucho, cuando tú llegas a una ciudad y no hay instrumentos ni instituciones ni programas pues tienes muy poco que hacer a parte de restringir la circulación, estuvo bien.

Pero si se pensó temporal ¿porqué se normativizó?

Porque no había otras cosas que hacer, entonces se consideraba que eso era útil. Actuar es un proceso de prueba y error. No hay Biblias aquí, no hay Decálogos, uno va ensayando, te equivocas, corriges, innovas, creas, te puedes equivocar, rectificas y así vas. Lo que se ha hecho es muy claro, se pueden ver los resultados ahí están. IMECAS de 300 y 400 no ha vuelto a haber en la ciudad desde hace 6 y 7 años.

¿Dónde fue el primer país donde se implementó?

En Caracas.

¿Y qué resultado tuvo?

No muy claro, porque no tiene problema de calidad del aire, más bien su problema era por congestión vehicular. Finalmente lo abolieron pero no es una medida estrictamente ambiental, es difícil evaluarla, pero en lugares donde ha habido episodios crónicos de contaminación provocada por vehículos automotores se han tomado medidas similares en Atenas y en París.

Cada pregunta se pensó en función de todas las fallas que se observan del programa y se pretende ver en general si se aprueba o no y también se busca que la gente sugiera, se involucre y tenga la convicción de informarse más acerca del tema.

ANÁLISIS DE LOS PROMEDIOS DE RESPUESTA EN LAS PREGUNTAS CERRADAS

Gabriela Rojas Morelos

Pregunta 1. ¿Para que se creó el Hoy No Circula?

a) Para controlar la contaminación.

En promedio el 78% de la población encuestada opina que el programa se creó con este fin. Los resultados variaron del 70 al 100 por ciento en cada grupo y cabe señalar que en esta opción las amas de casa sin auto resultaron tener sólo un 3% de promedio y esto se debe a que probablemente están un poco más involucradas con otro tipo de información, o quizás no conozcan lo que es realmente el *Hoy No Circula* porque poseen auto. Aunque las amas de casa con auto apoyaron al 100% esta opción, al menos un rubro por grupo escogido eligieron al 100% esta opción. Otro promedio bajo fue de 50% en su población total de comerciantes hombres en general, que al igual que las amas de casa si auto puede que no estén muy enterados del tema o bien tienen sólidos argumentos que sustentan su experiencia y la observación crítica

b) Para aumentar la venta de autos.

En promedio un 35% tuvo esta opinión y los resultados tuvieron variaciones equilibradas entre un 30 y un 40 por ciento en la muestra. Esta pregunta fue la segunda de más porcentaje y lo que expresa esta idea es general tanto en los estudiantes que manejaron de un 30 a un 40% y los comerciantes y las amas de casa que variaron entre un 40% hasta un 60%, en este último grupo se infiere que hayan sido en su mayoría las amas de casa debido a que son ellas principalmente las que administran el gasto del hogar y están más concientes de los egresos dedicados a la compra de vehículos. Cabe señalar que el menor porcentaje lo ocupó el rubro de choferes debido a que para ellos, por lo que se observa, están concientes que el tener auto es una necesidad no un lujo y están acostumbrados a tener más de dos unidades.

c) Con fines administrativos.

En promedio el 6% de la muestra opina que es con estos fines la creación del programa. Hubo varios grupos entrevistados que no consideraron importante esta opción

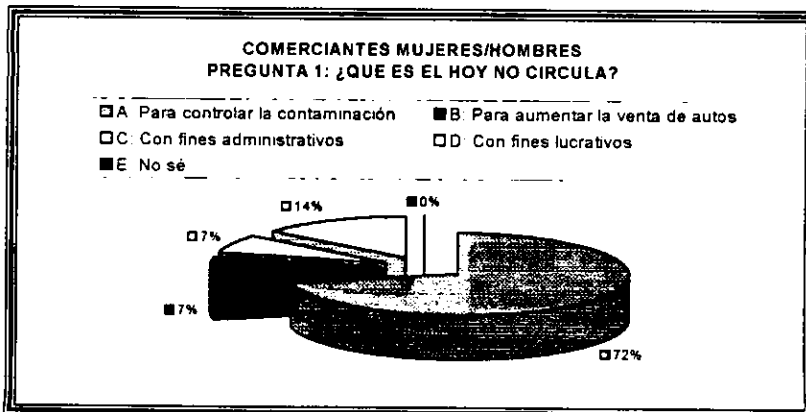
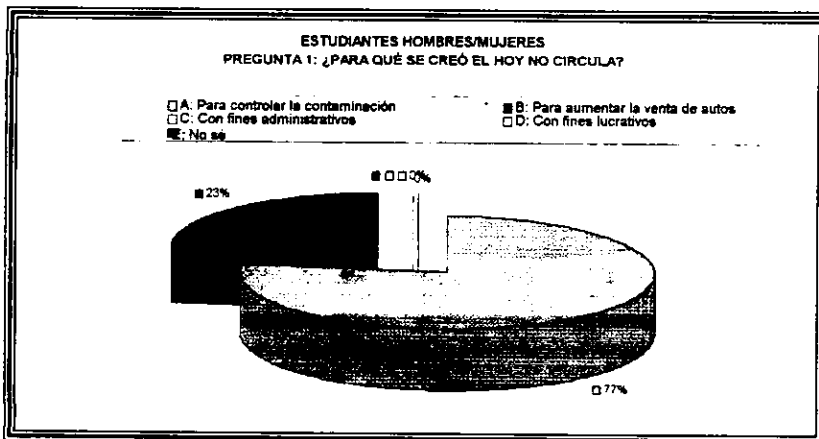
y sólo resaltó el grupo de choferes con un 13% de frecuencia de respuesta, y se deduce que fueron ellos en su mayoría porque están en constante trato con quienes tramitan la verificación y por eso lo estiman como mero trámite.

d) Con fines lucrativos.

Al igual que el inciso b) aquí se dieron variaciones equilibradas en los grupos de un 30 a un 40% aunque cabe destacar que esta opción fue elegida en un 80% por armas de casa sin auto y 60% con auto, por lo cual se deduce que estas personas tienen en mal concepto este programa aunque en la primera opción la aceptaron al 100% por lo que puede haber desubicación en los conceptos.

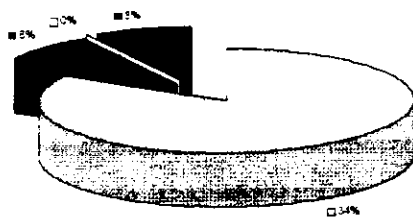
e) No sé .

El 1% de la muestra se abstuvo de opinar sobre el tema y correspondió 10% a las empleadas sin auto y otro 10% a los empleados con auto, se infiere que esta respuesta se debió por las condiciones de su trabajo, la aplicación del cuestionario y las prisas.



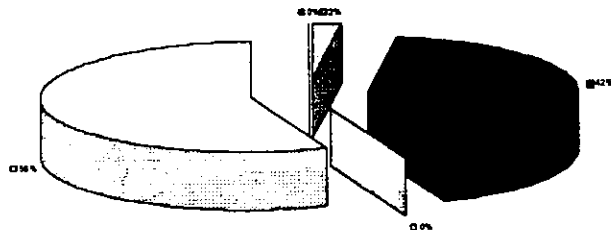
EMPLEADOS MUJER/HOMBRE
PREGUNTA 1: ¿PARA QUÉ SE CREÓ EL HOY NO CIRCULA?

- A. Para controlar la contaminación B. Para aumentar la venta de autos C. Con fines administrativos
 D. Con fines lucrativos E. No se



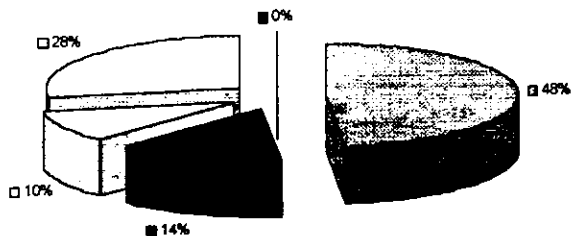
AMAS DE CASA
PREGUNTA 1: ¿PARA QUÉ SE CREÓ EL HOY NO CIRCULA?

- A. Para controlar la contaminación B. Para aumentar la venta de autos
 C. Con fines administrativos D. Con fines lucrativos
 E. No sé



CHOFERES
PREGUNTA 1: ¿PARA QUÉ SE CREÓ EL HOY NO CIRCULA?

- A. Para controlar la contaminación B. Para aumentar la venta de autos
 C. Con fines administrativos D. Con fines lucrativos
 E. No sé



2.-¿Actualmente qué es el Hoy No Circula?

a) Campaña de concientización.

CIERTO:

El 47% de la muestra opinó que esta opción es la que le corresponde a la definición del programa *Hoy No Circula*. Destacaron las comerciantes sin auto con un 70% de frecuencia, el porcentaje más bajo lo señaló las comerciantes con auto, los demás grupos variaron de 30 a 60%.

FALSO:

El 35% de la muestra están convencidos que esta opción es falsa y cabe señalar que las empleadas sin auto se abstuvieron con 0% de promedio siguiendo en bajo porcentaje de 20% las empleadas con auto y las comerciantes sin auto, los demás grupos variaron de un 30 a un 60%. Los grupos de más alto porcentaje fueron los estudiantes con auto.

NO CONTESTO:

El 18% de la muestra se abstuvo de responder. Particularmente las empleadas sin auto con un 40% de frecuencia así como las comerciantes sin auto, quizás esto se deba a que estos grupos no tienen relación con el programa directamente o no les ha llegado el mensaje de concientización tanto como a la mayoría de los otros grupos, la abstención también puede deberse a la distracción de estos grupos al entrevistarlos en sus lugares de trabajo

b) Medida de mejoramiento ambiental.

CIERTO:

Un 55% en promedio estuvo de acuerdo en esta estimación y resaltan los grupos de las estudiantes sin auto en 80%, las empleadas sin auto con 90% . las comerciantes sin auto con 80%, las amas de casa con auto con 60% y choferes con 57%. Estos grupos, que la mayoría componen mujeres, son optimistas en su afirmación aunque por respuestas anteriores es notable su confusión, falta de información o de interés en el tema o bien responden de acuerdo a la información que han recibido.

FALSO:

El 30% de la muestra aceptó que la opción es falsa y destacan los empleados sin auto con 40% y los empleados con auto con 60%, debido a su estrecho contacto con la información o bien el caso omiso a las consecuencias de la contaminación. Por otro lado tenemos a las comerciantes sin auto que se abstuvieron al igual que las empleadas sin auto.

NO CONTESTO:

El 14% de la muestra se abstuvo de contestación y con un 30% destacó el grupo de comerciantes hombre y mujeres con auto y esto reitera el hecho de que el tipo de actividad hace hablar a la gente o bien la hace abstenerse.

c) Campaña en favor de la corrupción.

CIERTO:

Al ser esta opción introducida a sugerencia de los comentarios cercanos a esta investigación, se estimó que sería útil comprobar cual es un porcentaje aproximado de quienes opinan esto y se tiene que el 45% de la muestra aceptó esta opción destacando los estudiantes sin auto con 60%, los comerciantes con auto con 70% y choferes con 60% debido a que es notable que el sexo masculino de estos grupos son los que primero manifiestan su desacuerdo asimismo las estudiantes sin auto. Un 0% de las empleadas sin auto dieron mérito al programa con su opinión y los demás grupos oscilaron entre el 30 y el 50%.

FALSO:

Un 31% ocupó esa opción con sólo 14% de diferencia de la opción "CIERTO" y destacaron con 60% las empleadas sin auto cuya estimación se hizo debido a que siendo empleadas de gobierno la mayoría estimaron que no podían votar negativamente ante una acción de sus patrones. Cabe destacar que las estudiantes sin auto se abstuvieron de contestar y con 10% respondieron las estudiantes con auto que no afirmaron esta opción y con bajo porcentaje el 20 al 30% estuvieron los estudiantes varones en general.

NO CONTESTO:

El 16% se abstuvo de contestar, destacando con 40% las empleadas sin auto, por su tipo de actividad al igual que los y las comerciantes sin auto.

d) Un programa que no ha dado resultado.

CIERTO:

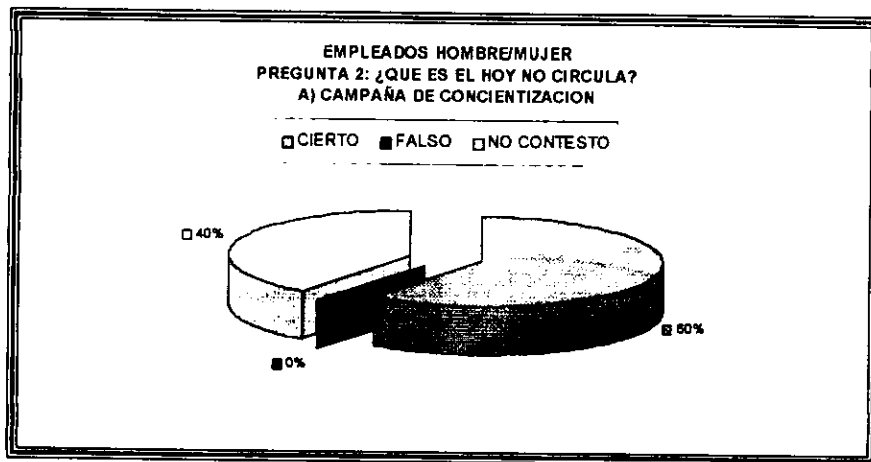
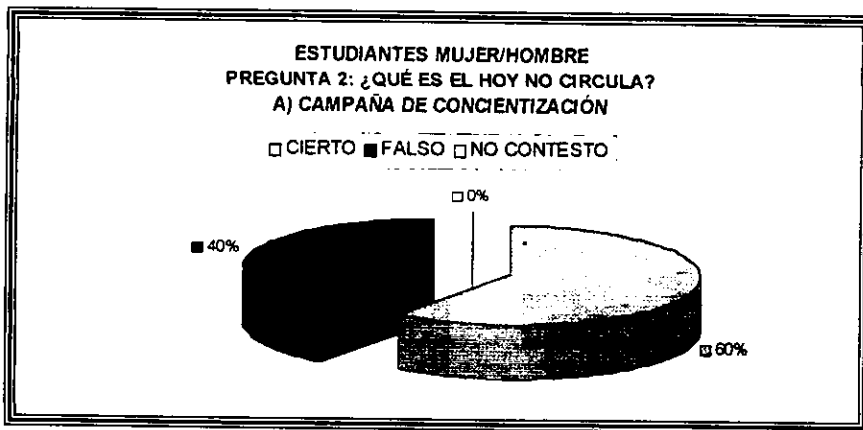
El 76% de la muestra se inclinó hacia esta opción. Los estudiantes de ambos sexos con auto se definieron en un 100% de los casos, con 90% y un 80% se mantuvieron en las empleadas en general fueron los de mayor porcentaje y le siguieron con ese mismo los comerciantes sin auto y las comerciantes sin auto. Se estima que el fundamento de rechazo al programa es por parte los que poseen un vehículo.

FALSO:

Con el 16% de promedio se eligió esta opción, aunque cabe señalar que en su mayoría rechazaron esta opción los estudiantes de ambos sexos sin auto con un 40% y las amas de casa sin auto con 35% debido a que estas personas, por lo que se observa no están muy definidas en sus estimaciones pues en general sus respuestas son variables y algo confusas.

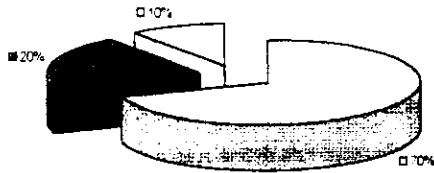
NO CONTESTO:

El porcentaje de frecuencia en esta respuesta fue del 11% y se deduce que si en su mayoría fueron las estudiantes en general la respuesta define a este como un grupo variable e indefinido en sus convicciones.



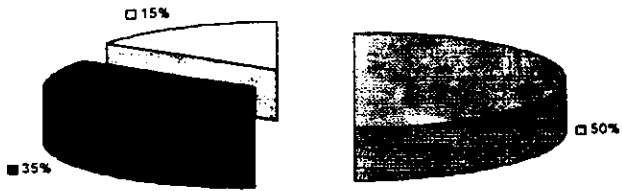
COMERCIANTEs MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
A) CAMPAÑA DE CONCIENCIzACION

■ CIERTO ■ FALSO □ NO CONTESTO



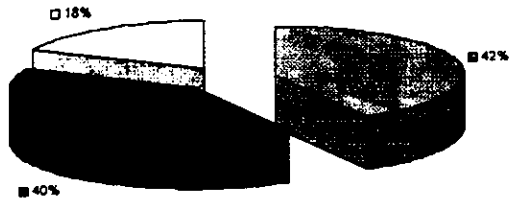
AMAS DE CASA
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
A) CAMPAÑA DE CONCIENCIzACION

■ CIERTO ■ FALSO □ NO CONTESTO



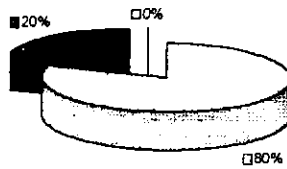
CHOFERES
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
A) CAMPAÑA DE CONCIENCIzACION

■ CIERTO ■ FALSO □ NO CONTESTO



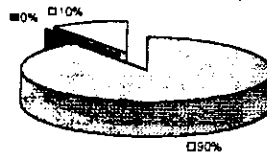
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
B) MEDIDA DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL

CIERTO FALSO NO CONTESTO



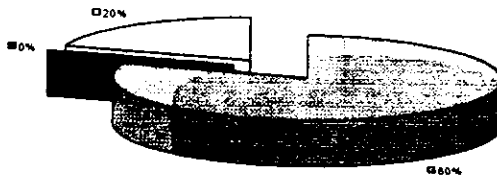
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
B) MEDIDA DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL

CIERTO FALSO NO CONTESTO



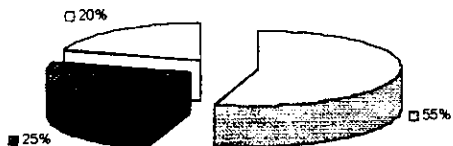
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
B) MEDIDA DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL

CIERTO FALSO NO CONTESTO



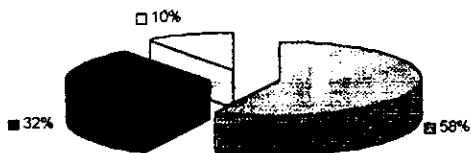
AMAS DE CASA
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
B) MEDIDA DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL

CIERTO FALSO NO CONTESTO



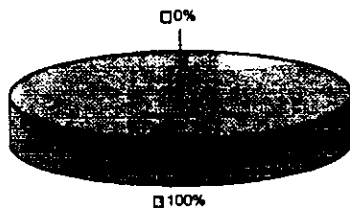
CHOFERES
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
B) MEDIDA DE MEJORAMIENTO AMBIENTAL

CIERTO FALSO NO CONTESTO



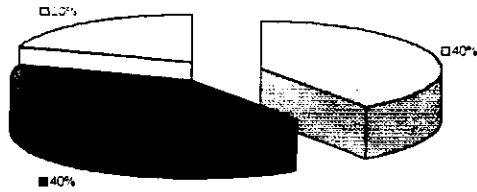
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
C) CAMPAÑA EN FAVOR DE LA CORRUPCIÓN

CIERTO FALSO NO CONTESTO



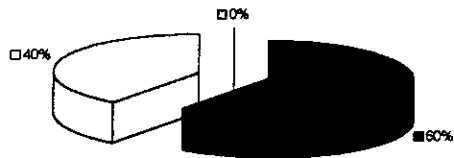
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
C) CAMPAÑA EN FAVOR DE LA CORRUPCION

CIERTO FALSO NO CONTESTO



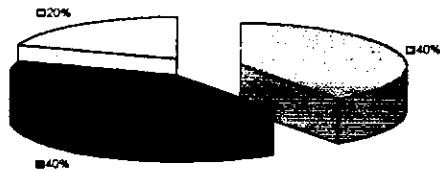
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
C) CAMPAÑA EN FAVOR DE LA CORRUPCION

CIERTO FALSO NO CONTESTO



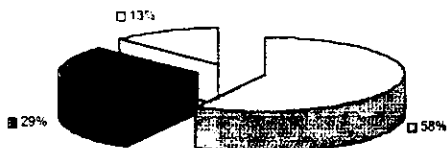
AMAS DE CASA
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
C) CAMPAÑA EN FAVOR DE LA CORRUPCIÓN

CIERTO FALSO NO CONTESTO



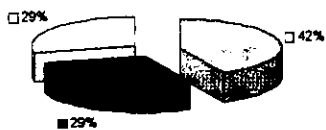
CHOFERES
PREGUNTA 2: ¿ QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
C) CAMPAÑA EN FAVOR DE LA CORRUPCION

CIERTO FALSO NO CONTESTO



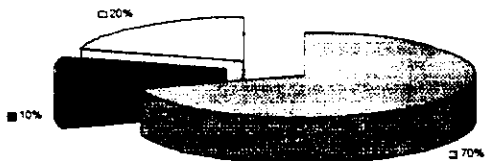
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
D) UN PROGRAMA QUE NO DA RESULTADO

CIERTO FALSO NO CONTESTO



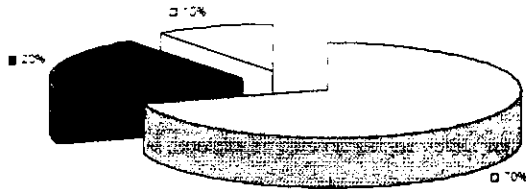
EMPLEADOS MUJER/HOMBRE
PREGUNTA 2: ¿QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
D) UN PROGRAMA QUE NO DA RESULTADO

CIERTO FALSO NO CONTESTO



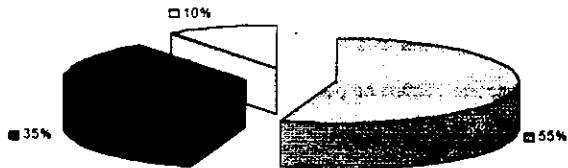
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 2: ¿QUE ES EL HOY NO CIRCULA?
D) UN PROGRAMA QUE NO DA RESULTADO

CIERTO FALSO NO CONTESTO



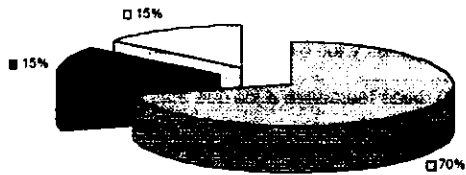
AMAS DE CASA
PREGUNTA 2: ¿QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
D) UN PROGRAMA QUE NO HA DADO RESULTADO

CIERTO FALSO NO CONTESTO



CHOFERES
PREGUNTA 2: ¿ QUÉ ES EL HOY NO CIRCULA?
D) UN PROGRAMA QUE NO DA RESULTADO

CIERTO FALSO NO CONTESTO



3.- Como le afecta en su vida el Hoy No Circula.

a) No puedo circular un día.

El 20% de los casos se inclinó por esta opción resultando con 40% las empleadas con auto como grupo mayoritario junto con las comerciantes con auto y siguiendo con 30 y 20% los demás grupos, lo anterior debido a que la mayoría de las empleadas no sólo trabajan sino tienen otras actividades por lo que son las más afectadas junto con las comerciantes por esta restricción. Las estudiantes sin auto, las empleadas sin auto los comerciantes sin auto no eligieron esta opción debido a que realmente no afecta en absoluto su vida porque no poseen en auto.

b) No hay Transporte Público adecuado.

El 31% de la muestra estuvo en favor de esta opción y resaltaron con un 50% las estudiantes en general con 60%, las empleadas sin auto, los empleados varones en general con 40% y las amas de casa con auto con 45% y era de esperarse estas estimaciones debido a la falta tan marcada de un transporte público eficiente y confiable en la ciudad para estos que son usuarios constantes aunque por otro lado un 10% de las empleadas con auto, las comerciantes en general y los comerciantes con auto estimaron de manera minoritaria esta respuesta pues se piensa que como estas personas no necesitan seguramente del transporte público no pueden opinar en contra.

c) Tuve que comprar otro auto.

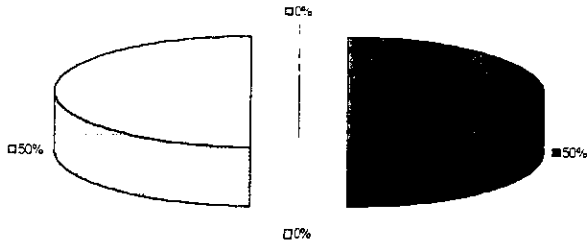
A diferencia de las consignas que alegan que el *Hoy No Circula* "obligó" a comprar otro auto, en esta muestra sólo el 9% de los casos afirmó esta opción. El grupo que tuvo 30% como mayor porcentaje en esta opción fueron los comerciantes con auto pues se deduce que por su misma actividad y tipo de trabajo ellos sí tuvieron que adquirir obligadamente otro vehículo.

d) No me afecta.

Aunque las opciones anteriores tuvieron un alto porcentaje, esta opción fue la que captó 37% de frecuencia en la muestra, resaltando con 90% los comerciantes sin auto que en su mayoría pertenecen al sector informal y les siguieron las y los estudiantes sin auto

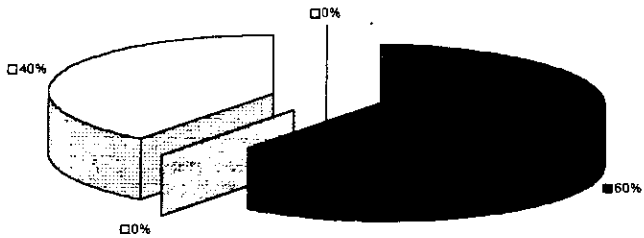
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 3: ¿CÓMO LE AFECTA EN SU VIDA EL HOY NO CIRCULA?

- A: No puedo circular un día B: No hay T.P. adecuado C: Tuve que comprar otro auto D: No me afecta



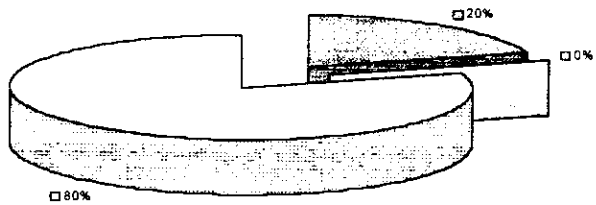
EMPLEADOS MUJER/HOMBRE
 PREGUNTA 3: ¿COMO LE AFECTA EN SU VIDA EL HOY NO CIRCULA?

- A: No puedo circular un día B: No hay T.P. adecuado C: Tuve que comprar otro auto D: No me afecta



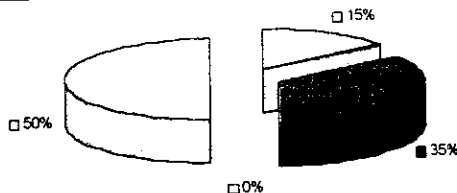
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 3: ¿COMO LE AFECTA EN SU VIDA EL HOY NO CIRCULA?

- A: No puedo circular un día B: No hay T.P. adecuado C: Tuve que comprar otro auto D: No me afecta



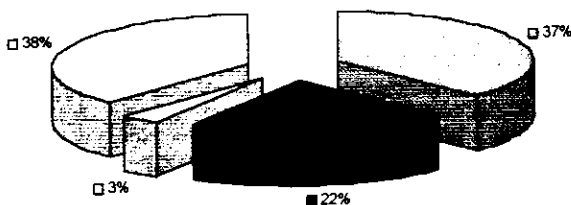
AMAS DE CASA
PREGUNTA 3: ¿CÓMO LE AFECTA EN SU VIDA EL HOY NO CIRCULA?

- A: No puedo circular un día B: No hay T.P. adecuado
 C: Tuve que comprar otro auto D: No me afecta



CHOFERES
PREGUNTA 3: ¿CÓMO LE AFECTA EN SU VIDA EL HOY NO CIRCULA?

- A: No puedo circular un día B: No hay T.P. adecuado
 C: Tuve que comprar otro auto D: No me afecta



4.- Qué le hizo falta al Hoy No Circula.

a) Intensa difusión de conciencia social en los medios de comunicación.

El 25% de la muestra estimó conveniente esta opción y destacan con un 60% de frecuencia los estudiantes con auto, siguiéndole con un 50% las empleadas con auto. Los demás grupos se equilibraron de un 40 a un 20 % y se deduce que los grupos mayoritarios son los que están más en contacto con los medios de comunicación y/o manifiestan su interés porque se haga énfasis en el uso de estos para difundir una cultura ecológica. Cabe hacer mención de que la mayoría de los estudiantes entrevistados son de la carrera de Comunicación y Periodismo de la ENEP-Aragón. También destaca en esta opción la nula participación de los grupos de las empleadas sin auto con 0%, los comerciantes con

auto y las amas de casa con auto con 10% que se mostraron apáticos debido quizás a la actividad tan absorbente que desempeñan.

b) Previsión de la falta de interés de la población.

Otro 25% de la muestra con frecuencias equilibradas entre 30 y 50% manifestaron su inclinación hacia esta opción. Se estima que los más observadores de esta falla fueron las estudiantes con auto con 50% así como los grupos de los empleados con auto y los comerciantes sin auto con un 40%. Cabe destacar también la falta de interés a esta opción, quizás por ser más optimistas, con 10% los estudiantes sin auto y con auto así como los empleados sin auto y las empleadas con auto. Los choferes resultaron con 17% que es bajo porcentaje e indican su optimismo..

c) Planeación detallada con pros y contras.

Esta opción fue la más alta con 60% de frecuencia en los grupos y se estima que se eligió debido a que regularmente esto se dice siempre del programa, que la planeación fue lo que falló, tomando en cuenta que planear significa ser detallista. Los porcentajes que fueron de un 40 a un 80% permiten ver que si se pensaba que la gente no toma en cuenta los detalles siempre habrá errores que lamentar para que el programa surta buen efecto.

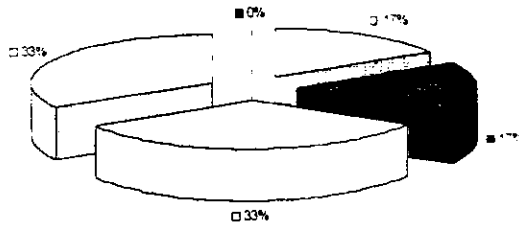
d) Idea clara y amplia del problema de la contaminación del aire.

En esta opción el 56% de los casos, que son mayoría, estimaron como válida esta opción y refuerza el inciso anterior, pues aparte de que la gente se fija en los detalles, también profundiza en estas cuestiones y se comprueba que hay bases sólidas que hacen que el programa aún sea aceptado por la mayoría de la población pero que a la vez lo hacen complicado a la fecha por falta de previsión. En su mayoría los grupos oscilaron del 50% al 90% en esta estimación de manera equilibrada y destacan las amas de casa con auto con el 90% y las estudiantes con auto con 80% como los grupos de más porcentaje y esto revela la profundidad con la que piensa este público.

ESTUDIANTES MUJER/HOMBRE

PREGUNTA 4: ¿QUE LE HIZO FALTA AL HOY NO CIRCULA?

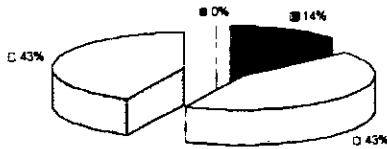
- A: Difusión de conciencia social en MCM
- B: Previsión de falta de interés
- C: Planeación con pros y contras
- D: Idea clara y amplia del problema
- E: Otra/No contestó



EMPLEADOS MUJER/HOMBRE

PREGUNTA 4: ¿QUE LE HIZO FALTA AL HOY NO CIRCULA?

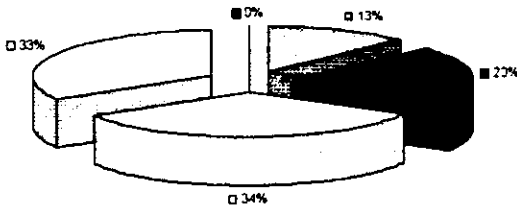
- A: Difusión de conciencia social en MCM
- B: Previsión de falta de interés
- C: Planeación con pros y contras
- D: Idea clara y amplia del problema
- E: Otra/No contestó



COMERCIANTE MUJERES/HOMBRES

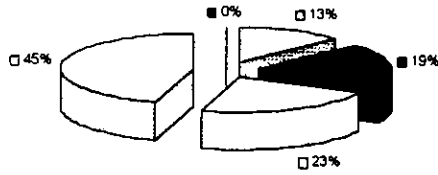
PREGUNTA 4: ¿QUE LE HIZO FALTA AL HOY NO CIRCULA?

- A: Difusión de conciencia social en MCM
- B: Previsión de falta de interés
- C: Planeación con pros y contras
- D: Idea clara y amplia del problema
- E: Otra/No contestó



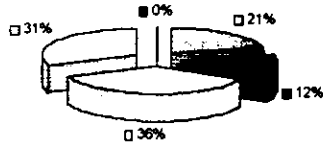
AMAS DE CASA
PREGUNTA 4: ¿ QUÉ LE HIZO FALTA AL HOY NO CIRCULA?

- A. Difusión de conciencia social en MCM
- B. Previsión de falta de interés
- C. Planeación con pros y contras
- D. Idea clara y amplia del problema



CHOFERES
PREGUNTA 4: ¿ QUÉ LE HIZO FALTA AL HOY NO CIRCULA?

- A. Difusión de conciencia social en MCM
- B. Previsión de falta de interés
- C. Planeación con pros y contras
- D. Idea clara y amplia del problema
- E. Otra/No contestó



5.- Está de acuerdo en que el programa...

SE READECUE

Esta fue de las estimaciones más altas de esta pregunta con una 38% de promedio con variaciones equilibradas de un 40% a un 60% aunque cabe destacar que las comerciantes con auto estuvieron en 0% de frecuencia y esto tiene como fundamento que al ser este un grupo esforzado que vive al día para sus necesidades principales no está interesado en cambios que quizás las pueda afectar en su tipo de actividad. Los comerciantes varones así como las comerciantes sin auto en general se sostuvieron en un 30% en cada rubro. Los grupos a favor, con alto porcentaje de 60% fueron los estudiantes sin auto, los empleados sin auto y se deduce que esta opción se sustenta con la experiencia de estos grupos, aunque no posean auto. con las consecuencias del mal manejo del programa y sus fallidas consecuencias.

SE ELIMINE

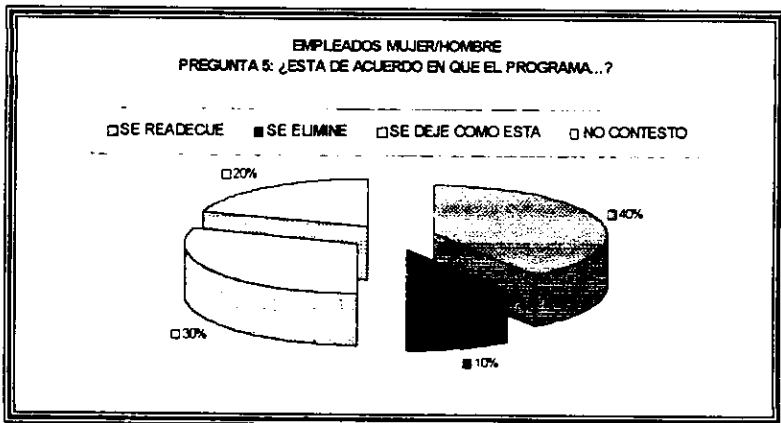
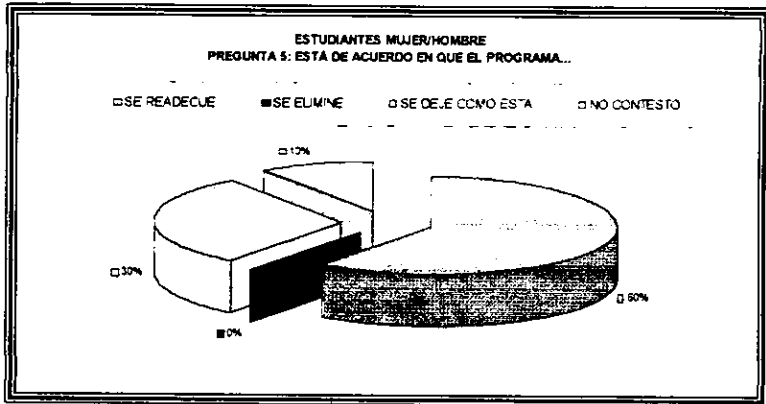
El 26% de los casos aceptaron la eliminación del programa y destacaron en un 50% los estudiantes con auto y los empleados con auto también con 50% debido a que este tipo de personas están más al tanto de las cuestiones políticas en contra y aceptan todo indicio de cambio en este sentido y es notorio ver que las estudiantes sin auto y las comerciantes con auto se abstuvieron de contestar esta opción y entre un 10 y un 15%, las empleadas sin auto y las amas de casa sin auto se limitaron por lo que se tiene que las mujeres de la muestra estiman que no es necesaria su eliminación porque no tienen un rechazo al programa y en la primera opción se observa que las mujeres en su mayoría apoyaron a que se readecuará y en esta el mayor porcentaje correspondió a los varones.

SE DEJE COMO ESTA

Se obtuvo un 22% de promedio en esta opción y destacan las comerciantes con auto con 80% que aceptan esta opción debido a que los cambios no siempre son benéficos para ellos y se nota que este grupo necesita medidas más estables y sin complicaciones. En los demás grupos se manejó de un 40 a un 10% y destacan por otro lado los abstemios con 0% de los grupos de los estudiantes sin auto y las comerciantes sin auto ya que en las otras opciones abarcaron mayoría y se deduce que estas personas convendría mantenerlas satisfechas en cuanto a cambios.

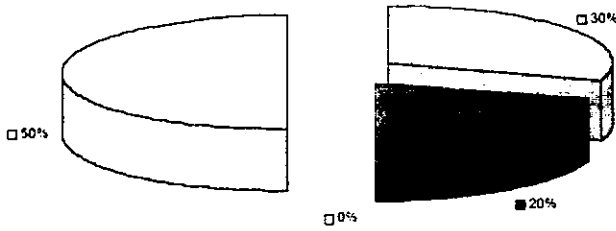
NO CONTESTO

Un 14% de muestra se abstuvo de contestar con 50% de las comerciantes sin auto y un 30% de empleadas con auto y amas de casa sin auto debido a que estos grupos simplemente no demostraron interés, en esta pregunta.



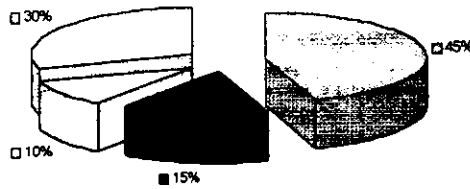
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 5: ESTA DE ACUERDO EN QUE EL PROGRAMA...

SE READECUE SE ELIMINE SE DEJE COMO ESTA NO CONTESTO



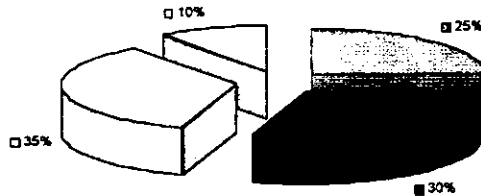
AMAS DE CASA
PREGUNTA 5: ESTA DE ACUERDO EN QUE EL PROGRAMA...

SE READECUE SE ELIMINE SE DEJE COMO ESTA NO CONTESTO



CHOFERES
PREGUNTA 5: ¿ESTÁ DE ACUERDO EN QUE EL PROGRAMA...?

SE READECUE SE ELIMINE SE DEJE COMO ESTA NO CONTESTO



6.- ¿Qué transporte público usa con frecuencia?

a) MICROBUS:

El 69% de la población de la muestra usa microbús. Destacan en primer término los choferes con 100% por ser la mayoría de los entrevistados dedicados al manejo de estos vehículos. En general hubo altos porcentajes variaron de 50 a 80% y el grupo de menor frecuencia fueron las comerciantes con auto y se deduce que por su actividad usan poco este tipo de transporte. En el D.F. se ha promovido esta forma de transporte, debido a la constitución y ubicación de calles y avenidas. Este transporte sustituyó a las "combis" que resultaban prácticas pero limitadas por la demanda creciente de la población económicamente activa de un transporte público de alta capacidad. Los microbuses, a pesar de ser más prácticos y menos contaminantes (algunos), han creado una crisis en el D.F. ya que los dueños han resultado ser una mafia que se controla por compadrazgos y corrupción. Desgraciadamente son pocos los choferes que cumplen con brindar un servicio de transporte eficiente, la mayoría son personas que no tienen cuidado del pasaje pero como son tan necesarios se dan ciertos lujos que ya no son soportables por la población del D.F. ya que son un riesgo.

b) AUTOBUS:

El 6% de frecuencia en el uso de un transporte que en otro tiempo fue realmente eficiente (ruta 100) ahora ha pasado a ser desde su quiebra en 1996 un pequeño grupo de transportistas con pocas unidades mal distribuidas. Más de la mitad de los grupos entrevistados se abstuvieron y los porcentaje no subieron de un 25% que lo obtuvieron las amas de casa sin auto, debido a que el área de aplicación del cuestionario para ellas si cuenta con este transporte todavía.

c) TROLEBUS/TREN LIGERO:

El 15% de promedio obtuvo el transporte eléctrico de la ciudad y cabe señalar que está ganando importancia en el rubro de transporte público de mayor demanda. Aunque fueron bajos los porcentajes, los estudiantes sin auto abarcaron 40% de preferencia, siguiéndole con 30% los empleados con auto y las amas de casa con auto, ya que al ser ellos usuarios constantes del transporte público este les resulta barato y accesible. La frecuencia de operación de este tipo de transporte público, la supervisión del servicio y el compromiso de eficiencia y calidad en una empresa bien constituida y con visión a futuro, da buenas perspectivas para esta modalidad del transporte público que es ya en otros países uno de los principales medios de transporte. Se deberá aspirar en un futuro inmediato a impulsar más proyectos

para que el transporte eléctrico se generalice en el D.F. Si el principal problema es la contaminación por automotores de uso intensivo como el transporte público en la ciudad, el transporte eléctrico es la solución definitiva que atacaría desde la raíz este problema, aunque se tiene que vigilar que la tecnología que se introduzca sea de calidad y la elección de proyectos sea dirigida por personas no sólo capacitadas en ingeniería de transporte sino que posean una visión técnica, económica y social, de los requerimientos de transportación en el D.F. y que lleve a cabo proyectos de trascendencia para mejorar este servicio.

d) METRO:

El 52% de la muestra apoya al metro como transporte público de más demanda. Destaca con 90% los empleados sin auto y los estudiantes sin auto con 80% posicionándose como los usuarios que más demandan este tipo de transporte. Las empleadas con auto destacaron con 10% de frecuencia y esto se justifica porque el metro, a pesar de ser rápido, para las mujeres es muy inseguro a cierta hora.

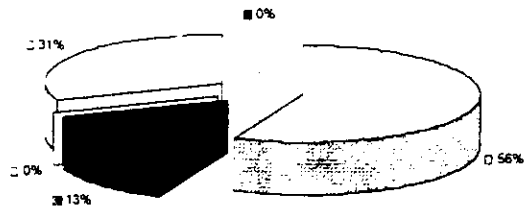
Dentro de nuestro limitado sistema de transporte, el metro ha solventado en buena parte la demanda de transporte de la población defeca, sus 9 líneas bien estructuradas recorren la ciudad de polo a polo, pero tiene sus limitantes. Debido a la estructuración de esta ciudad el metro se limita pues a pesar de que ha llegado a ser el transporte masivo por excelencia, debido a la alta demanda no se han contemplado detalles de operación como la creciente inseguridad por asaltos, suicidios e incluso abuso sexual en las líneas de operación.

e) TAXI:

El 43% de promedio le da a este transporte el segundo lugar en transporte público de más demanda en el D.F., debido a la comodidad y relativa eficiencia que brinda en las horas pico, pero desgraciadamente por ser un transporte privado, no todos los dueños dan un buen servicio por encontrarse este entre los transportes públicos más contaminantes de la ciudad. Aquí destacó la participación de las comerciantes con auto con 90% y con 70%, los empleados y las empleadas sin auto debido a que estos grupos son de alto poder adquisitivo.

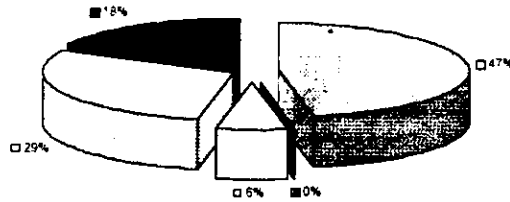
ESTUDANTES MUJER/HOMBRE
PREGUNTA 6: ¿QUÉ TRANSPORTE PÚBLICO CON MAS FRECUENCIA?

- A Microbus B Autobus C Trolebus/Tren Ligero D Metro E Taxi



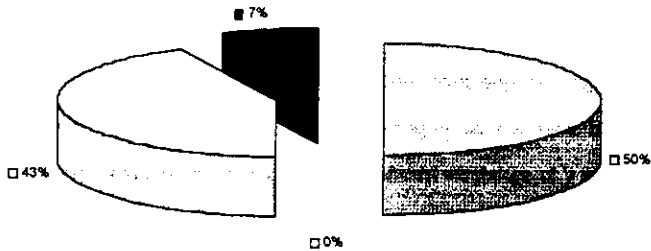
EMPLEADOS MUJER/HOMBRE
PREGUNTA 6: ¿QUE TRANSPORTE PUBLICO USA CON MAS FRECUENCIA?

- A Microbús B Autobús C Trolebus/Tren Ligero D Metro E Taxi



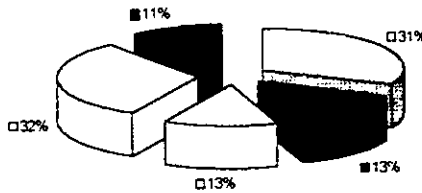
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 6: ¿ QUE TRANSPORTE PUBLICO USA CON MAS FRECUENCIA?

- A Microbús B: Autobús C Trolebus/Tren Ligero D: Metro E Taxi



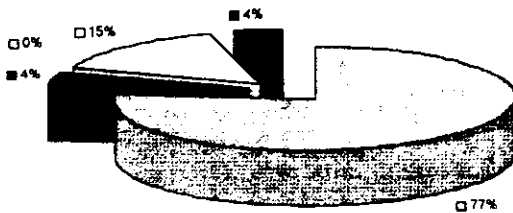
AMAS DE CASA
PREGUNTA 6: ¿QUÉ TRANSPORTE PÚBLICO USA CON MÁS FRECUENCIA?

□ A: Microbús ■ B: Autobús □ C: Trolebus/Tren Ligero □ D: Metro ■ E: Taxi



CHOFERES
PREGUNTA 6: ¿QUÉ TRANSPORTE PÚBLICO USA CON MÁS FRECUENCIA?

□ A: Microbús ■ B: Autobús □ C: Trolebus/Tren Ligero □ D: Metro ■ E: Taxi



7.-¿Qué transporte público juzga eficiente y agradable?

Con 52% de frecuencia el Metro se colocó como un transporte eficiente y agradable, lugar que ocupa por lógica ya que representa "la solución de nuestro tiempo", aunque en la práctica todos los que lo usamos a diario podemos dar fe que la eficiencia en las horas pico es francamente cuestionable y lo agradable quizás se pueda cumplir en horas de poca afluencia de usuarios. En esta opción los comerciantes tuvieron una aceptación del 80%, siguiendo los estudiantes con 70%, ambos grupos, se deduce que son los principales usuarios de este

transporte Las comerciantes obtuvieron 60% colocándose también como mayoría en la preferencia del metro y los empleados y las estudiantes obtuvieron 50%, que también es un porcentaje considerable para este grupo. Cabe hacer notar que las personas de cada grupo con más porcentaje a favor a este medio de transporte fueron los individuos que no usan auto. Con porcentajes de 30% y 35% se colocaron las estudiantes con auto, las empleadas sin auto y los choferes.

El 43% de la muestra señalaron al taxi como un segundo transporte eficiente y agradable en el D.F. Las comerciantes con auto se colocaron en 90% de aceptación, debido a que siendo comerciantes ambulantes, su desplazamiento requiere de un vehículo particular donde además de trasladarse ellas cargan sus mercancías. Otros grupos con mayor porcentaje de preferencia fueron los estudiantes con auto y las empleadas sin auto, se deduce que uno por la costumbre de usar un vehículo particular es para él solo y las otras por seguridad y privacidad.

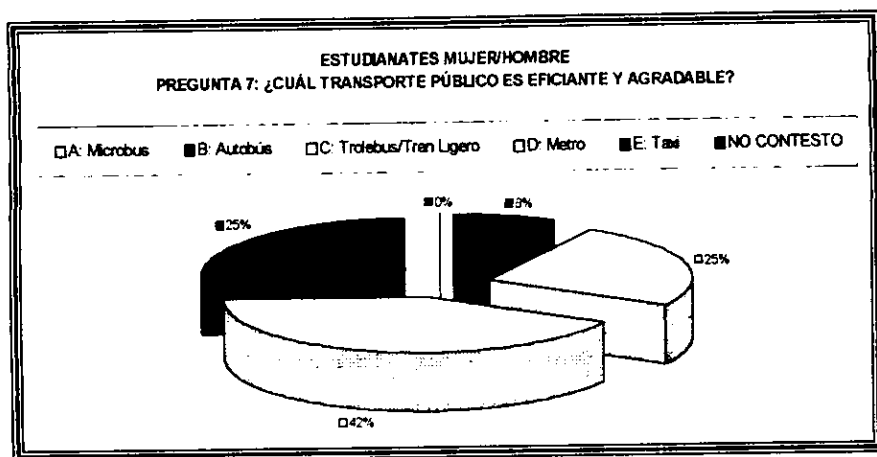
El 38% fue el porcentaje que obtuvieron los trolebuses y el tren ligero, por ser eficientes y agradables. Dicho porcentaje se piensa que podría ser mayor si estos medios de transporte tuvieran más cobertura de líneas y derroteros, porque aquí sí es notable que estos además de que no contaminan tienen un eficiente sistema de control de corridas, de manera que la constancia de operación es aceptable. Sin embargo, cabe hacer notar que las autoridades encargadas de la supervisión operativa de cada tren y cada trolebús deberán vigilar que en tiempo de lluvias los carro puedan circular de manera eficiente para que el transporte no pierda afluencia, además de que se deben ampliar sus líneas de operación para que su versatilidad pueda ser complementada.

En esta pregunta quizás puede que haya un favoritismo hacia este tipo de transporte, ya que las personas que estuvieron dispuestas a cooperar para contestar la encuesta tanto amas de casa como empleados en su mayoría trabajan en el Servicio de Transporte Eléctricos del D.F. aunque en realidad si se valoran las opiniones de estas personas en realidad se tiene un testimonio fiel de que sí funcionan

estos medios de transporte, ya que los que trabajan son personas que tienen conocimiento de la operación y calidad del servicio.

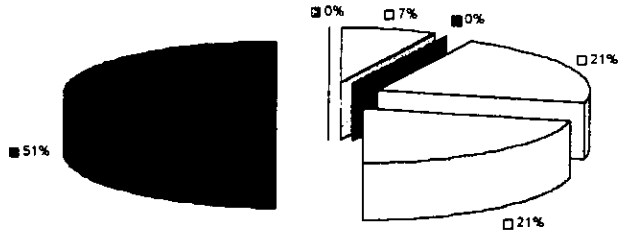
Un 13% lo obtuvieron los microbuses y aquí puede que también entró la preferencia de quien conoce su oficio debido a que los choferes, a pesar de ser grupo un tanto apático para responder, en esta ocasión se colocaron en un 50% de preferencia ya que en su mayoría son manejadores de este tipo de transporte, mientras en los otros grupos se equilibró entre un 20% y un 10% de frecuencia.

El 5% lo ocupó el autobús, teniendo como mayor aceptación un 20% por parte de las amas de casa y los comerciantes, dicha preferencia quizás se deba a que estas personas tienen mayor acceso a este tipo de transporte, aunque dependiendo a qué autobuses se refieran ya que uno de transporte concesionado es muy diferente de un "guajolotero" cuyos dueños deben estar demasiado ocupados con otros asuntos y no se dan cuenta que estos monstruos son los que están llenando el noroeste de la ciudad con cientos de puntos de partículas suspendidas y nadie hace nada para que los puedan eliminar de la circulación, es indignante y falto de conciencia que todavía el gobernador del Estado de México y del D.F. no se hayan dado cuenta cuánto daña este transporte a la salud pública de los que habitan al lado de las rutas que circulan estos "cuasi-transportes".



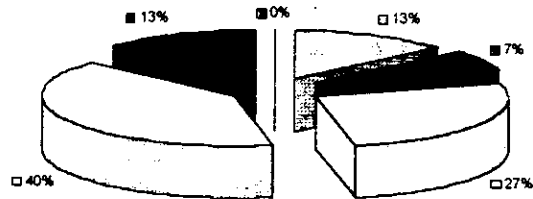
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 7: ¿CUAL TRANSPORTE PUBLICO ES EFICIENTE Y AGRADABLE?

- A Microbus
 B Autobús
 C Trolebus/Tren Ligero
 D Metro
 E Taxi
 NO CONTESTO



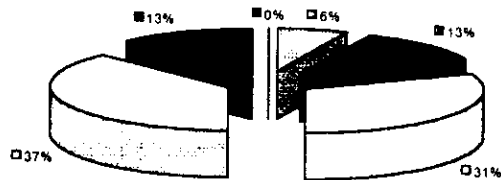
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 7: ¿CUAL TRANSPORTE PUBLICO ES EFICIENTE Y AGRADABLE?

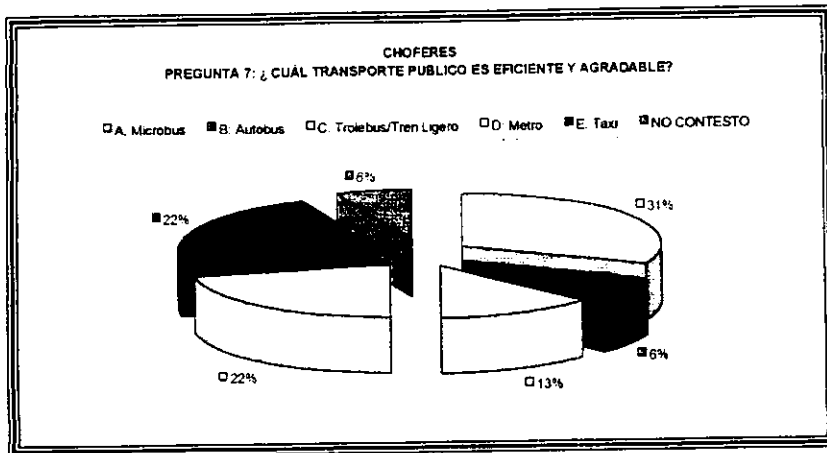
- A: Microbus
 B: Autobús
 C: Trolebus/Tren Ligero
 D: Metro
 E: Taxi
 NO CONTESTO



AMAS DE CASA
 PREGUNTA 7: ¿CUÁL TRANSPORTE PÚBLICO ES EFICIENTE Y AGRADABLE?

- A. Microbus
 B: Autobús
 C. Trolebus/Tren Ligero
 D. Metro
 E. Taxi
 NO CONTESTO





8.- ¿Cómo calificaría el Transporte Público en el D.F.?

a) BUENO:

Es marcada la ineficiencia del transporte público de la ciudad de México ya que esta opción captó sólo el 4% de aceptación y cabe hacer la mención que un 25% de la opinión a favor la tuvieron los choferes y lógicamente que deben apoyar su oficio porque de eso sustentan a su familia. En general hubo mayoría que se abstuvieron y sólo 3 rubros más oscilaron entre el 10 y 20% de preferencia.

b) MALO:

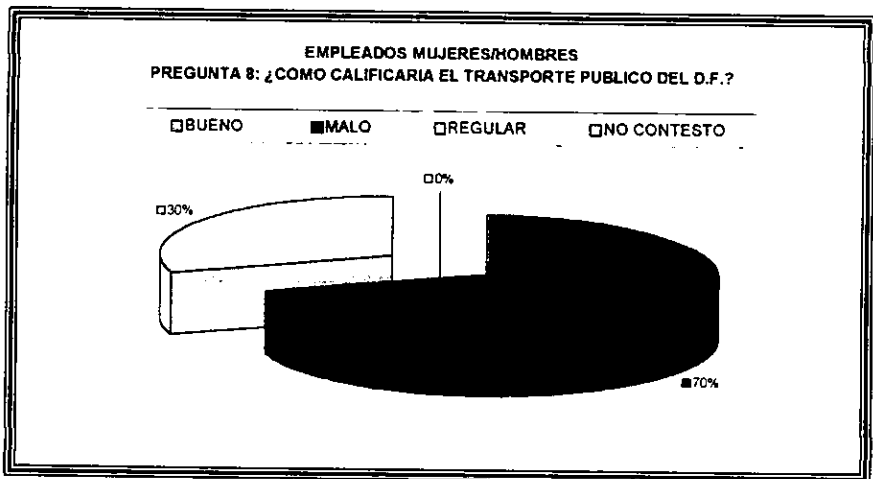
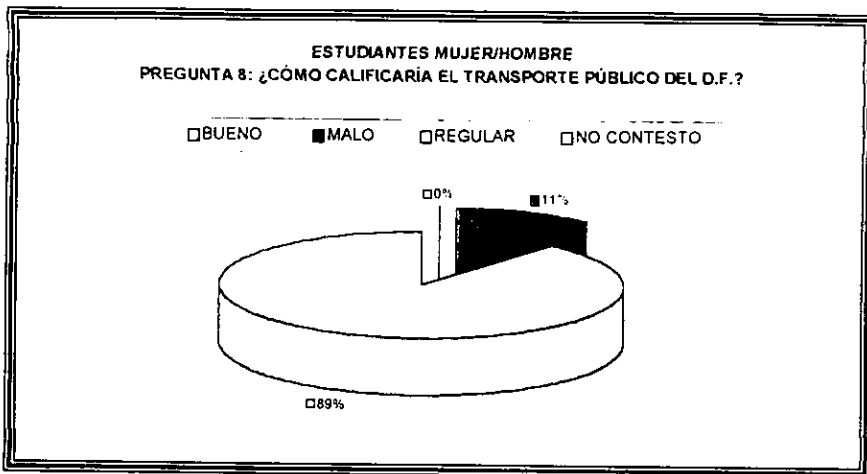
El 41% de promedio fue el índice obtenido de la muestra en esta opción. El 70% de las empleadas sin auto fue el mayor porcentaje señalado junto con las amas de casa con auto con 70%, debido a que esta población son mujeres sindicalizadas acostumbradas a la discusión política junto con las amas de casa refuerzan esta consideración.

c) REGULAR:

En el 43% de la muestra fue la de más alto promedio y es notable la variación en los porcentajes pues 60% tienen las estudiantes con auto, con 70% los estudiantes con auto y las comerciantes con auto 80%, los demás grupos se mantienen constantemente con 50%. Al contrario, los comerciantes con auto y los choferes están entre el 0 y el 15% de frecuencia en esta pregunta y se deduce que la mayoría de la población no está acostumbrada a tener un excelente transporte, de hecho, no lo conoce, entonces como no aspira a que se mejore prefiere no comprometerse y no es extremo en sus estimaciones. Pero esto es lo que ha hecho que las cosas no mejoren porque no se aspira a mejorar, ni se sabe como.

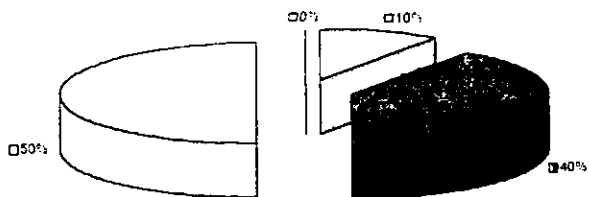
d) NO CONTESTO:

Entre el 10% de las amas de casa sin auto y 5% de los choferes, suman un 1% de esta respuesta por lo que se ve que la población si tuvo argumentos suficientes, de acuerdo a los porcentajes, para definir las tres opciones anteriores.



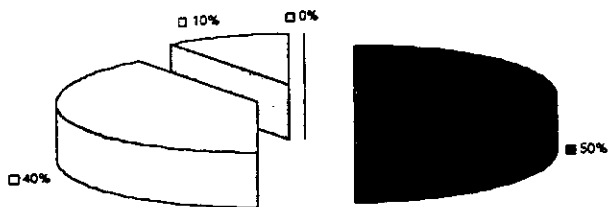
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 8: ¿ COMO CALIFICARIA EL TRANSPORTE PUBLICO DEL D.F.?

BUENO MALO REGULAR NO CONTESTO



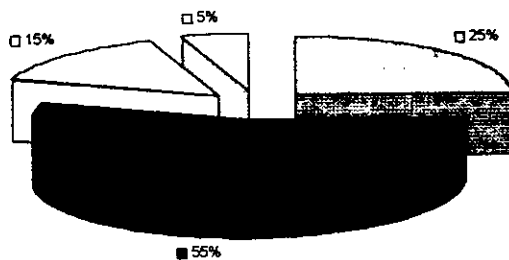
AMAS DE CASA
PREGUNTA 8: ¿CÓMO CALIFICARÍA EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL D.F.?

BUENO MALO REGULAR NO CONTESTO



CHOFERES
PREGUNTA 8: ¿CÓMO CALIFICARÍA EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL D.F.?

BUENO MALO REGULAR NO CONTESTO



9.- ¿Qué MCM usa con más frecuencia?

a) Televisión:

La T.V. es por excelencia el medio de comunicación que convoca a mayorías y es donde el mensaje emitido es más claro para el receptor, debido a su doble efecto audiovisual. El 58% de la muestra se inclina hacia este medio y esta consideración se debe tomar en cuenta para saber el medio a utilizar en una campaña que promueva el cuidado al medio ambiente.

En general, los porcentajes oscilaron entre el 60 y el 90% en toda la población, salvo la excepción de los comerciantes sin auto con 30% y más aún los empleados con auto que se abstuvieron, ya que siendo estos dos grupos los que abarcan a padres de familia que se dedujo no tienen tanto tiempo para ver televisión, es por lo que no la utilizan constantemente. Cabe destacar que el 90% de los empleados sin auto hacen todo lo contrario pues se infiere que al ser la mayoría de estos jóvenes, con un trabajo de medio turno tienen tiempo suficiente para ver televisión. El 80% de las amas de casa con auto son un caso aparte pues aunque se observó que son mujeres muy ocupadas, toman a la T.V. como su medio preferido por ser más práctico.

b) Revistas/Periódicos:

Es claro que la gente del D.F. no tiene el gusto por la lectura ya que sólo el 27% de la población lee alguno de estos medios de información, aunque cabe hacer notar que el 60% de los estudiantes sin auto se inclinaron por esta opción junto con 50% de los empleados con auto y esto se debe a que nuestra población masculina son personas ocupadas pero que prefieren leer porque se piensa que es lo más accesible a ellos.

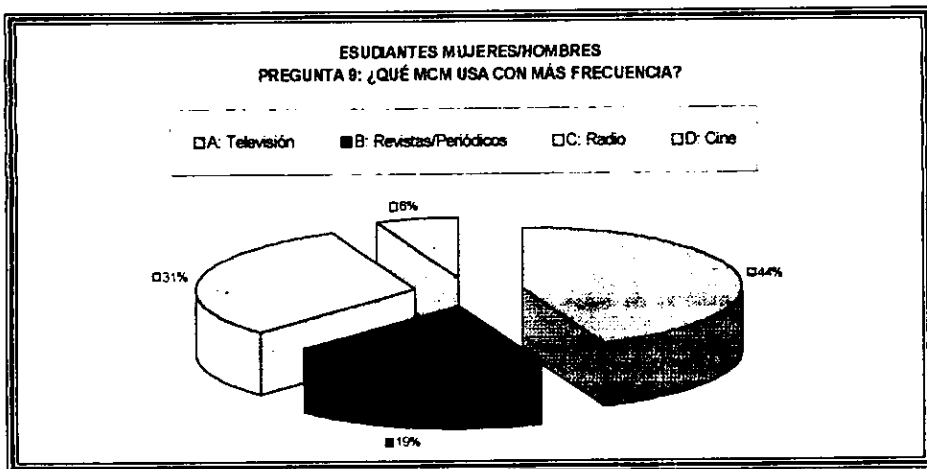
En general las mujeres de todos los grupos con y sin auto no rebasaron el 30%, salvo los comerciantes sin auto con 40% y el promedio más alto lo obtuvieron los estudiantes sin auto pues, por lógica, siendo universitarios o preparatorianos deben leer. Cabe señalar el desapego a la lectura por parte de las estudiantes con auto que tuvieron 10% ya que se deduce que es gente que no necesita leer para pasar sus materias.

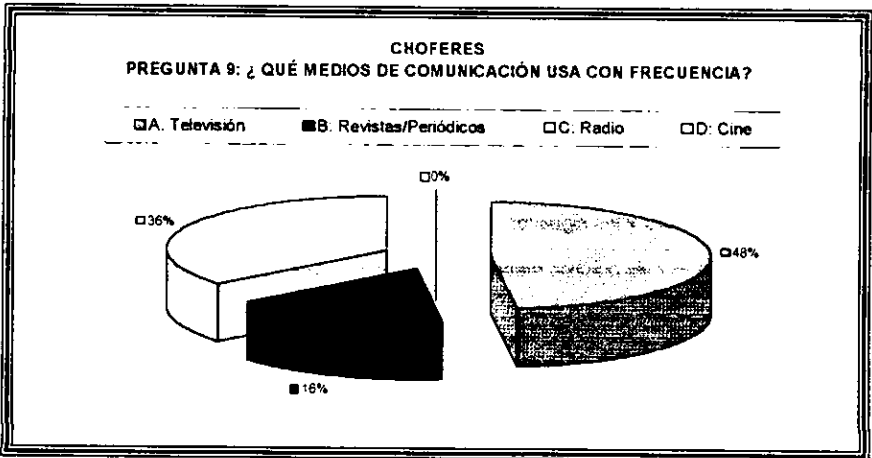
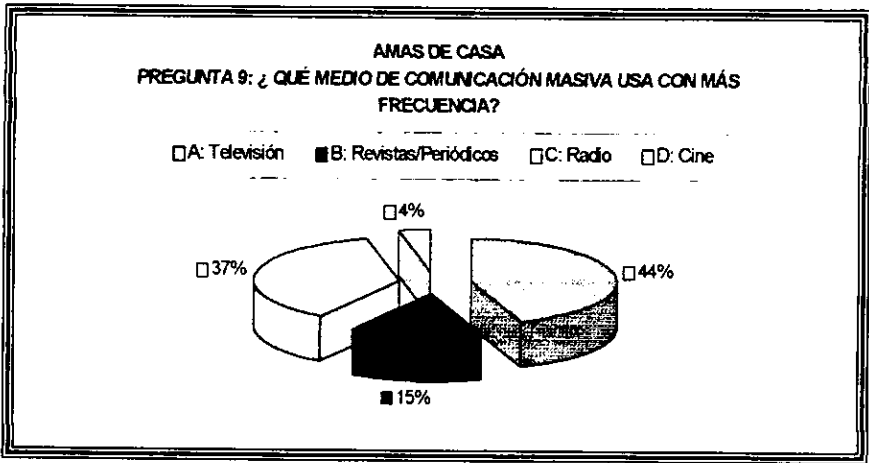
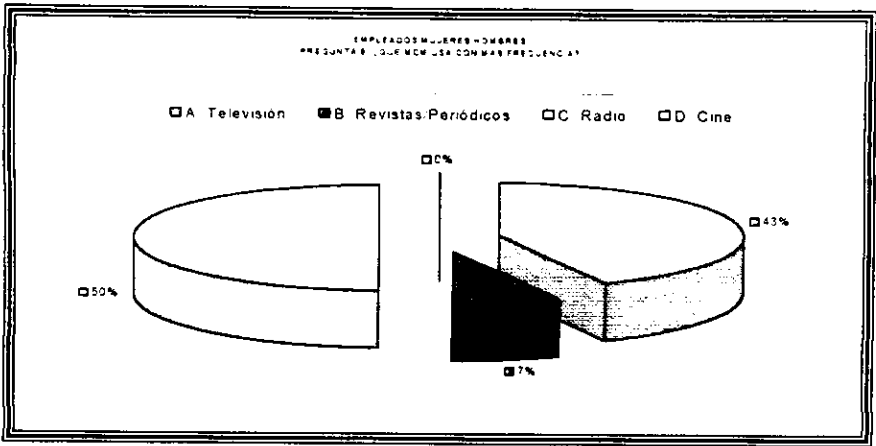
c) Radio:

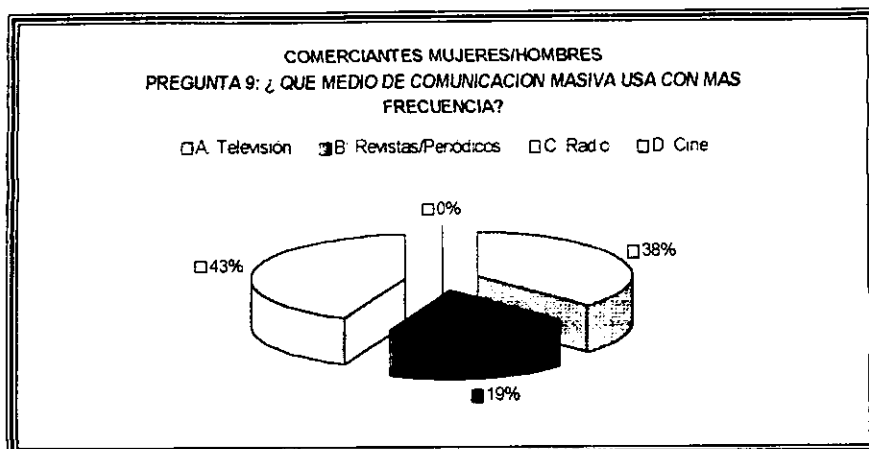
Al igual que la T.V , la radio es el MCM más usado por la población encuestada, esta opción obtuvo 55%. 3 puntos abajo solamente del medio más poderoso, pero cabe señalar que la radio ha revolucionado la comunicación, pues aunque la T.V. capta la atención de inmediato por el doble efecto de motivación, la radio hace pensar, imaginar y lo mejor de todo es que se puede llevar a todas partes, es por eso que la radio captó este porcentaje con al menos 40% de la población de cada grupo. Destacan los estudiantes sin auto con 80% al igual que las empleadas con auto, ya que por el tipo de ocupación de estos grupos se infiere que recurren más a este medio durante el día, así lo mismo sucede con las empleadas sin auto y las comerciantes sin auto con 70%. Entre el 40 y 45% destacaron las estudiantes sin auto, los estudiantes con auto los empleados varones en general, los comerciantes varones en general y los choferes.

d) Cine:

Sólo el 6% de la población tiene acceso a este tipo de medio y caben destacar como grupos mayoritarios a las estudiantes con auto, los estudiantes sin auto y las empleadas con auto con 20%. Cada grupo las amas de casa en general tuvieron 5%. A pesar de que este es un medio muy socorrido para esparcimiento, el bajo promedio obtenido se debe a que no toda la gente tienen acceso continuo a él, precisamente por su costo.







10.- ¿En qué MCM ha recibido más información del *Hoy No Circula*?

a) Televisión:

El 69% de promedio confirma, con base en las respuestas anteriores, que este medio es el que más impacta al auditorio. Sobresalen con 90% las estudiantes con auto, los empleados sin auto, y las comerciantes con auto y los estudiantes sin auto con 80%, quizás porque estos grupos son cuidadosos en atender a los mensajes con referencia al programa. El grupo de promedio más bajo con 50% fueron los comerciantes con auto y las comerciantes sin auto con 50% unos quizás por ser jefes de familia y las otras quizás por percibir bajos ingresos.

b) Revistas/Periódicos:

El 23% de la muestra se inclinó por los medios impresos y con esto se refuerza la respuesta anterior, de que la gente del D.F. no lee. Sin embargo, las comerciantes con auto y los comerciantes sin auto tuvieron 40% y esto debido a que su actividad les permite estar abiertos a todos los medios de comunicación y se observa la tendencia de ellos a buscar información escrita. Por otra parte las estudiantes en general obtuvieron sólo 10% que habla del poco interés, quizás por resultar aburrido, buscar información escrita y les siguieron las amas de casa con 15% considerando que por la actividad que desempeñan les es más práctico manejar medios de manos libres.

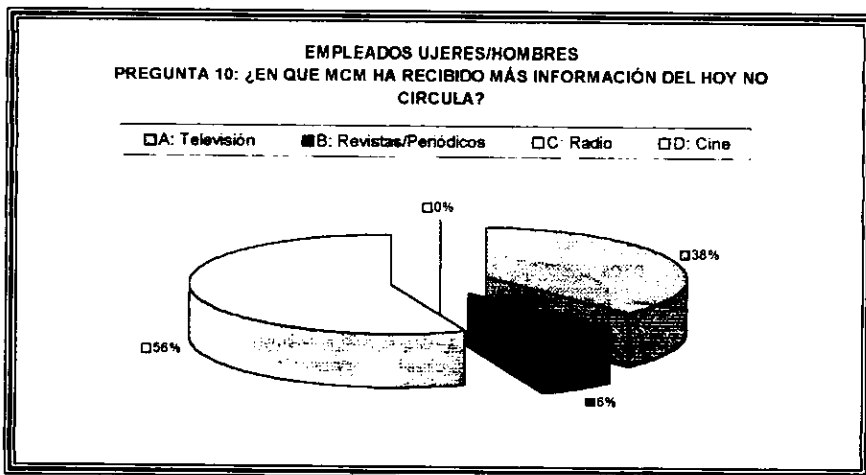
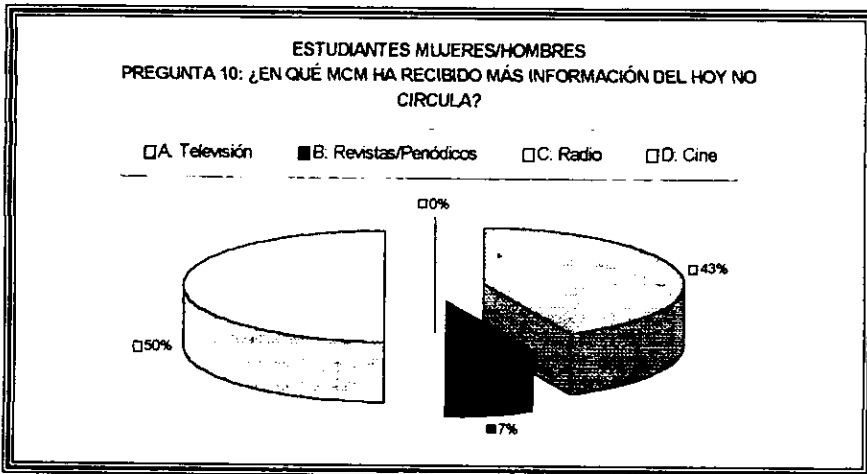
c) Radio:

El 59% de promedio obtuvo la radio como informador del programa *Hoy No Circula* y destacan las empleadas en general con 90% al igual que las comerciantes sin auto y se observa que la radio es

de especial predilección por el sexo femenino. El promedio mas bajo de 30% lo obtuvieron los comerciantes sin auto, debido a que se observó que son personas poco pacientes que prefieren lo inmediato como la televisión.

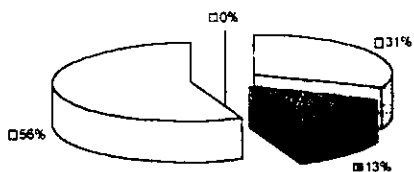
d) Cine:

Al inicio de esta investigación se estimó que quizás este medio sería una buena opción para incentivar propuestas de cuidado al medio ambiente, pero la abstención total de todos los grupos en esta opción revela que ni siquiera se ha considerado a este como una alternativa, aunque sin duda todas las alternativas serían de considerarse para atacar la contaminación desde todos sus ángulos.



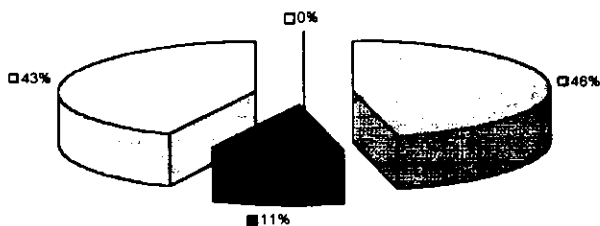
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 10: ¿EN QUÉ MCM HA RECIBIDO MÁS INFORMACIÓN DEL HOY NO CIRCULA?

- A: Televisión B: Revistas/Periódicos C: Radio D: Cine



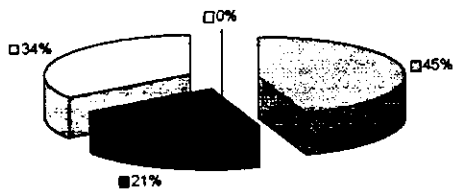
AMAS DE CASA
PREGUNTA 10: ¿ EN QUÉ MCM HA RECIBIDO MÁS INFORMACIÓN DEL HOY NO CIRCULA?

- A: Televisión B: Revistas/Periódicos C: Radio D: Cine



CHOFERES
PREGUNTA 10: ¿ EN QUÉ MCM HA RECIBIDO MÁS INFORMACIÓN DEL HOY NO CIRCULA?

- A: Televisión B: Revistas/Periódicos C: Radio D: Cine



12.- ¿Qué MCM le gustaría que hablara del medio ambiente?

a) Televisión:

Hubo generalidad en los altos porcentajes en los grupos que reconfirma el gran poder de convocatoria de la televisión. Con 67% de promedio, destacaron las comerciantes sin auto con 100% y los comerciantes sin auto con 90%, los demás grupos se sostuvieron con porcentajes desde 40%. La excepción fueron las estudiantes sin auto con 10% que quizás son personas que han reflexionado más a fondo la utilización de manera aún más efectiva para promover el cuidado al medio ambiente y es que en general este grupo en especial se observa que sólo usan este medio como distracción y no se ocuparían mucho de los mensajes de conciencia emitidos por audiovisual.

b) Revistas/Periódicos:

El 29% de promedio lo ocuparon los medios impresos, ocupando el último lugar en importancia aunque cabe destacar el 70% obtenido por las estudiantes sin auto que consideran una buena opción para promover el cuidado al medio ambiente quizás por considerarlo ellas un medio más concreto y serio, aunque las amas de casa con auto tuvieron sólo 5% que difiere mucho en la consideración de las primeras, y esto debido a que este último grupo es de temperamento más práctico y eligió a la T.V. en mayoría.

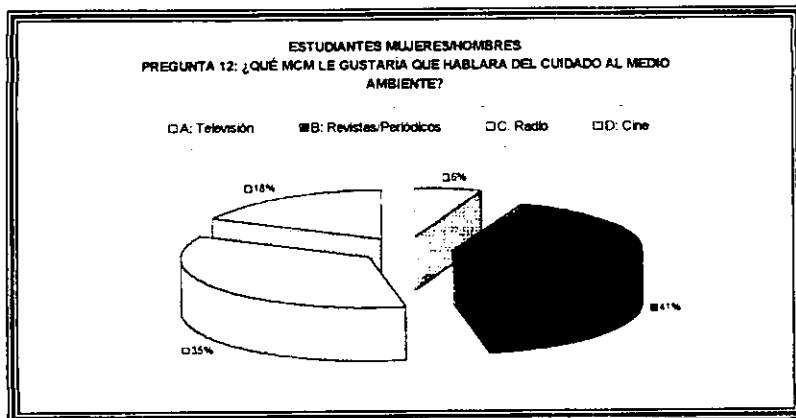
c) Radio:

El 43% de promedio le da el segundo lugar a la radio como posible mejor canal para promover el cuidado al medio ambiente y destacan las empleadas con auto en 80% y las estudiantes sin auto con 60% como mayores porcentajes, debido quizás a que su constante acceso a este medio les hace estimar conveniente su uso como principal promotor del cuidado al Medio Ambiente. Los empleados varones en general por su parte obtuvieron sólo un 20% junto con los comerciantes sin auto y esto denota que nuevamente los varones al ser en su mayoría jefes de familia tienen poco acceso a este medio y tienen más acceso al televisor.

d) Cine:

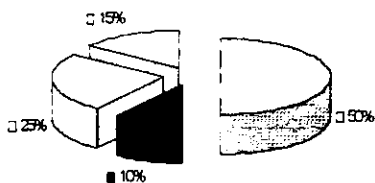
A pesar de que en opciones anteriores este medio había demostrado ser obsoleto para convocar a una toma de conciencia, se observa que para esta pregunta incluso este medio sería de utilidad, aunque

obtuvo sólo 27%. Destacan los comerciantes sin auto con 50% aunque es notoria a consideración por parte de las amas de casa con auto y los chóferes que sólo obtuvieron 5% cada uno. los demás grupos oscilaron entre el 40 y 20% y las amas de casa vinieron a causar desencanto pues quizás realmente no sea tan efectivo este medio para ellas pero las demás estimaciones se podían tener en cuenta.



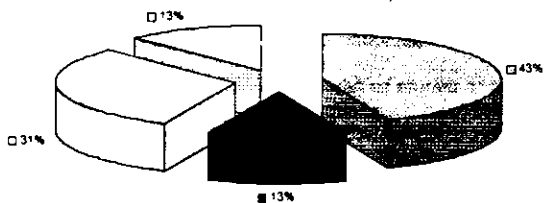
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 12: ¿QUÉ MCM LE GUSTARÍA QUE HABLARA DEL CUIDADO AL MEDIO AMBIENTE?

□ A: Televisión ■ B: Revistas/Periódicos □ C: Radio □ D: Cine



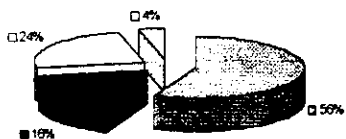
AMAS DE CASA
PREGUNTA 12: ¿QUÉ MCM LE GUSTARÍA QUE HABLARA DEL CUIDADO AL MEDIO AMBIENTE?

□ A: Televisión ■ B: Revistas/Periódicos □ C: Radio □ D: Cine



CHOFERES
PREGUNTA 12: ¿QUÉ MCM LE GUSTARÍA QUE SE HABLARA DEL CUIDADO AL MEDIO AMBIENTE?

□ A: Televisión ■ B: Revistas/Periódicos □ C: Radio □ D: Cine



13.- ¿En qué condiciones esta el aire del D.F.?

MALO:

El 80% de promedio es para extrañarse con un público que habita en una ciudad con niveles altos de contaminación. Las personas de la muestra pensaron quizás que elegir otras opciones les daría la posibilidad de salirse un poco de la realidad, o bien no quisieron comprometerse, con estimaciones extremosas. Aquí destacaron todos los grupos con altos porcentajes, pero extraña que no hayan sido totales en su estimación. El único grupo totalitario con 100% fueron los estudiantes con auto y les siguieron las comerciantes en general con 90%. Los demás grupos no bajaron de un 70%, lo cual confirma que la gente está conciente de que no se tiene un ambiente tan limpio.

REGULAR:

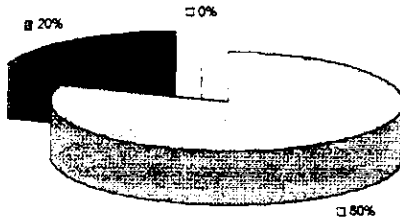
Es notoria la decisión de algunos grupos que aunque tienen promedios bajos en esta opción, su estimación ya le dio un lugar a esta opción que obtuvo 19% de promedio. Los grupos de mayor promedio obtuvieron 30% y fueron: las estudiantes con auto, las empleadas con auto, los comerciantes sin auto y los choferes, estos grupos son de las personas que no les gusta comprometerse en estimaciones extremosas y quizás aquí también se denota su falta de interés y/o su ignorancia al problema real.

BUENO:

Sólo el 1% de promedio obtuvo esta opción aunque se estimaba que iba a haber un abstencionismo generalizado desgraciadamente hay quienes piensan como si no vivieran en la ciudad y todavía más extraño pues las personas que dieron un lugar a esta opción fueron las empleadas sin auto con 10% y los choferes 5% ambos grupos son personas que sin duda conocen la ciudad y su estimación se hizo quizás por su falta de interés a la encuesta o a la falta de cuidado para reflexionar la pregunta.

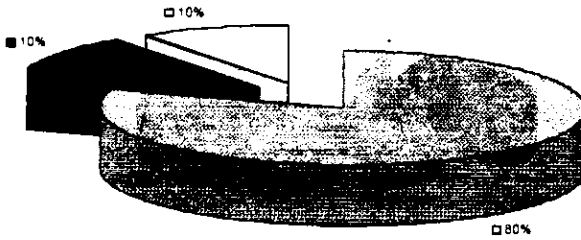
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 13: ¿EN QUÉ CONDICIONES ESTÁ EL AIRE DEL D.F.?

□ MALO ■ REGULAR □ BUENO



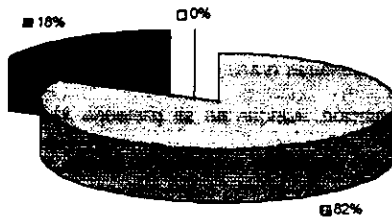
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
REGUNTA 13: ¿EN QUÉ CONDICIONES ESTÁ EL AIRE DEL D.F.?

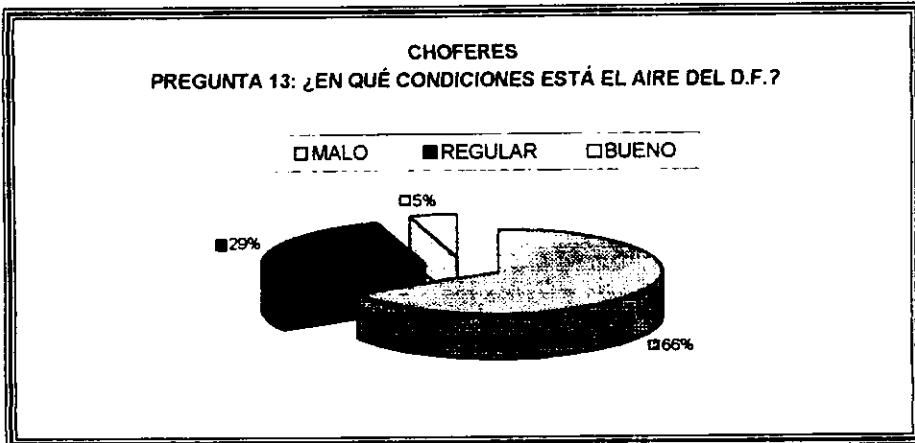
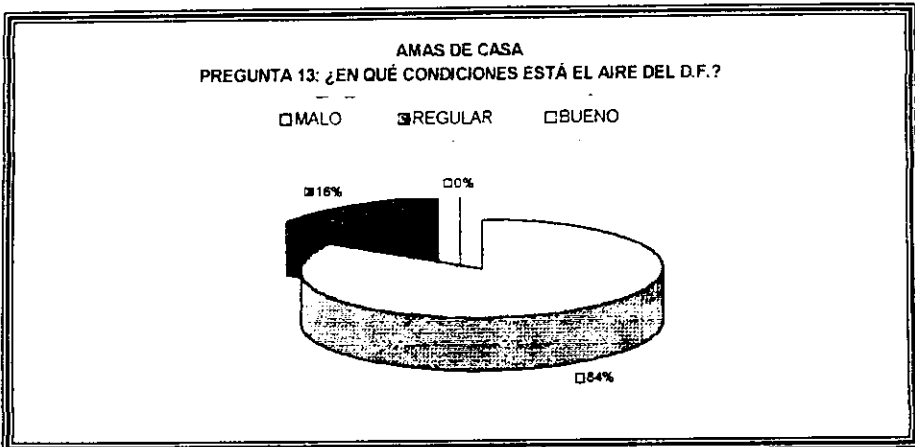
□ MALO ■ REGULAR □ BUENO



COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 13: ¿EN QUÉ CONDICIONES ESTÁ EL AIRE DEL D.F.?

□ MALO ■ REGULAR □ BUENO





16.- Señale cuál es la fuente contaminante más importante del D.F.

INDUSTRIA:

El 64% de promedio revela que la muestra no acepta todavía culpabilidad por el uso de automóviles que emiten contaminantes. Quizás esto se deba a que las cosas se consideran por como se ven ya que las industrias tienen estructuras grandes que requieren de más combustibles y tienen gran actividad para solventar su producción. Aunque no se pretende apoyar a este que también es una importante fuente contaminante, las personas encuestadas quizás se dejaron llevar por ser esta la primera opción y destacan las estudiantes con auto con 80% los estudiantes con auto en 90%, las empleadas con auto con 60%, los empleados con auto con 70% al igual que las comerciantes con auto,

los comerciantes con auto con 80% y las amas de casa con auto. Lo anterior denota abiertamente que los manejadores del D.F. se eximen de la responsabilidad que les corresponde y consideran a otro medio más contaminante que su medio de transporte. Cabe señalar que el público que no posee auto sus estimaciones fueron más bajas aunque no bajaron del 40%.

AUTOMOVIL:

Con 28% de promedio el auto vino a ser la víctima de todas las críticas aunque es notable que los estudiantes sin auto tuvieron 50% en su estimación y le siguieron con 40% las comerciantes sin auto, los comerciantes sin auto y las amas de casa sin auto y aquí se observa lo contrarias que pueden ser las estimaciones y las diversas valoraciones en este tipo de pregunta entre los que poseen un vehículo y entre los que no ya que enfrenta la situación de que los que tienen auto porque no desean tener toda la responsabilidad de ser los principales contaminantes y los que no tienen porque sus estimaciones son fundamentadas principalmente en su falta de vehículo y en los defectos que le encuentran a su uso. También estas opiniones revelan que la realidad no solamente es de los que manejan sino también de los que caminan por la calle y ven las consecuencias de estas dos fuentes contaminantes.

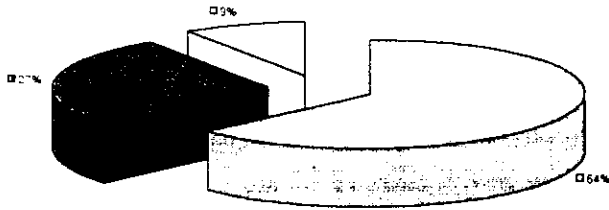
AMBOS:

Aunque esta estimación surgió del tipo de respuestas que emitían los encuestados se quiso tomar en cuenta por su margen de frecuencia. El 9% de promedio se obtuvo en la respuesta y sobrepasa el grupo de las empleadas sin auto con 40% y con auto con 30%. La mayoría de los demás grupos se abstuvieron de contestar aunque también con bajo promedio destacaron los estudiantes en general con 10% las amas de casa con auto y los choferes con 20%. Se considera que esta respuesta incluye a personas que estiman de manera general el panorama de la contaminación atmosférica e incluso da buena base para contemplar poner solución al problema de la industria que es un problema de gravedad pero no de la total incumbencia de esta investigación.

En las preguntas siguientes se contemplaron preguntas exclusivas para manejadores de manera que se pudiese observar por medio de las respuestas el panorama general que viven estas personas ante la posesión de un compromiso llamado automóvil

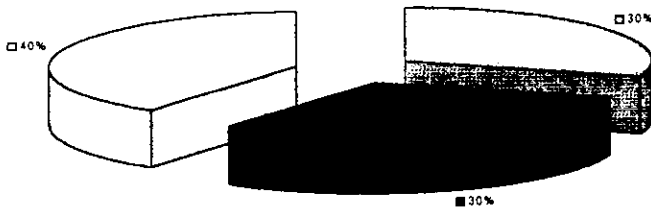
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 16: ¿CUÁL ES LA FUENTE DE CONTAMINACIÓN MÁS IMPORTANTE EN EL D.F.?

□ A INDUSTRIA ■ B AUTOMOVIL □ AMBOS



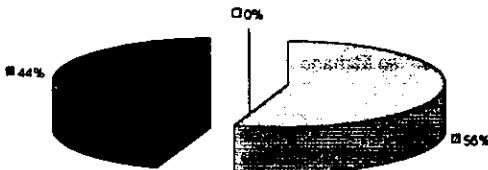
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 16: ¿CUÁL ES LA FUENTE DE CONTAMINACIÓN MÁS IMPORTANTE EN EL D.F.?

□ A INDUSTRIA ■ B AUTOMOVIL □ AMBOS



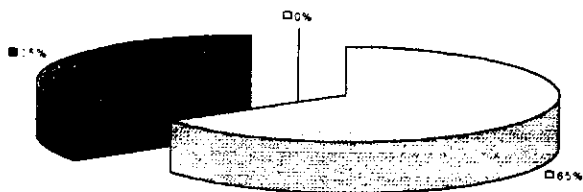
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 16: ¿CUÁL ES LA FUENTE DE CONTAMINACIÓN MÁS IMPORTANTE EN EL D.F.?

□ A: INDUSTRIA ■ B: AUTOMOVIL □ AMBOS



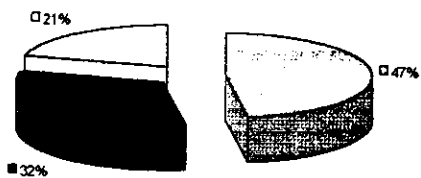
AMAS DE CASA
PREGUNTA 16. ¿CUÁL ES LA FUENTE DE CONTAMINACIÓN MÁS IMPORTANTE EN EL D.F.?

A INDUSTRIA B AUTOMOVIL AMBOS



CHOFERES
PREGUNTA 16: ¿CUÁL ES LA FUENTE DE CONTAMINACIÓN MÁS IMPORTANTE EN EL D.F.?

A INDUSTRIA B AUTOMOVIL AMBOS



17.- ¿Cuántos autos tiene?

UNO:

El 66% de promedio abarcó a personas poseedoras de un solo auto y destacan las estudiantes en 100%, los estudiantes con 80%, las empleadas con 60% y los empleados con 70%, esta variabilidad de resultados se debe quizás a que no es sólo de ellos el auto que usan, también porque tienen más de uno pero contemplaron esta opción como válida para ellos.

DOS:

Con 24% de promedio esta opción y las siguientes dan a conocer a personas cuya actividad o ritmo de vida les ha orillado a adquirir otro vehículo. A pesar de ser muy difundida la consideración de otras fuentes de que el *Hoy No Circula* hizo que "muchos compraran otro auto" las respuestas señalan que no es precisamente la principal causa el programa. Por lo que se pudo observar, los grupos que tuvieron porcentajes más altos señalan a personas que por su actividad emplean un vehículo así tenemos con 50% como promedio más alto a los comerciantes, con 40% las amas de casa y con 30% las empleadas, estos dos últimos grupos son amas de casa en su mayoría y se infiere que poseen dos autos por estar casadas. El único grupo que tuvo 0% fueron las estudiantes ya que este grupo lo destacan personas que aún son dependientes del hogar y con mínimos recursos económicos.

TRES:

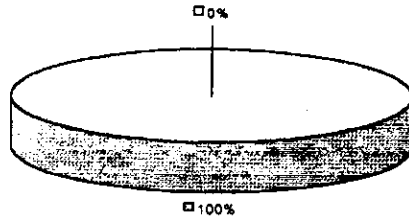
Con 4% de promedio destaca el grupo de personas con alto nivel económico, aunque sólo resultó cada uno con 10% de promedio cada grupo destacan en el D.F. algunas personas que usan regularmente tres autos y son los grupos de las empleadas, los empleados y los choferes.

MÁS DE TRES:

Todavía se consideró en esta opción la posibilidad de que alguien pudiera tener un coche para cada día de la semana, como a veces se podría uno imaginar ante el inconveniente del programa, pero sólo un 2% de la muestra aceptó esta opción con los grupos de las comerciantes con 10% y los choferes con 5%, ambos grupos aseguraron poseer 4 vehículos y el poseerlos se justifica por la actividad que desempeñan estas personas.

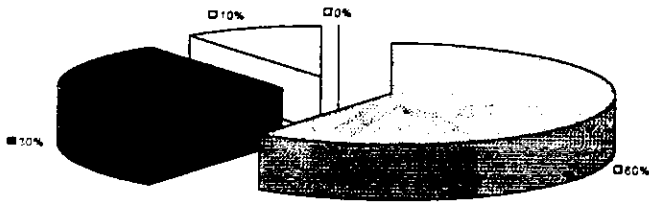
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 17: ¿CUÁNTOS AUTOS TIENE?

UNO DOS TRES MAS DE TRES



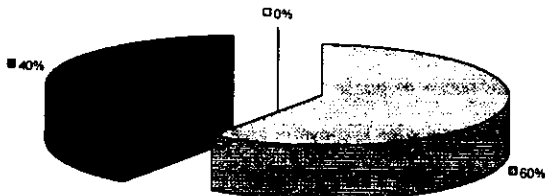
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 17: ¿CUÁNTOS AUTOS TIENE?

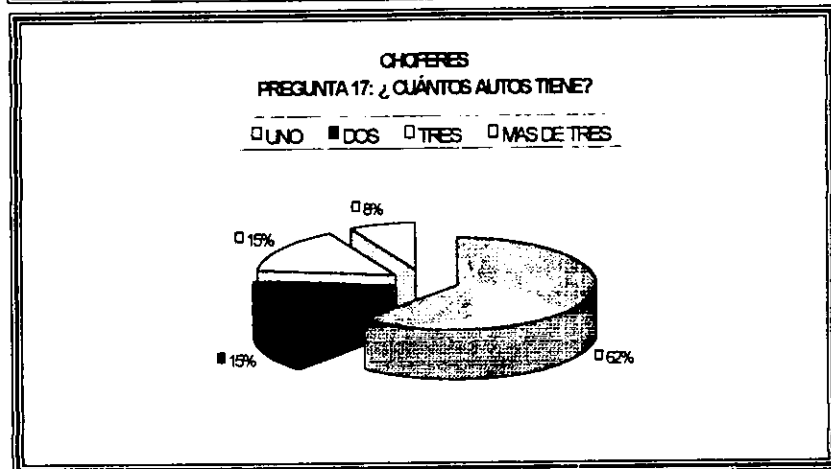
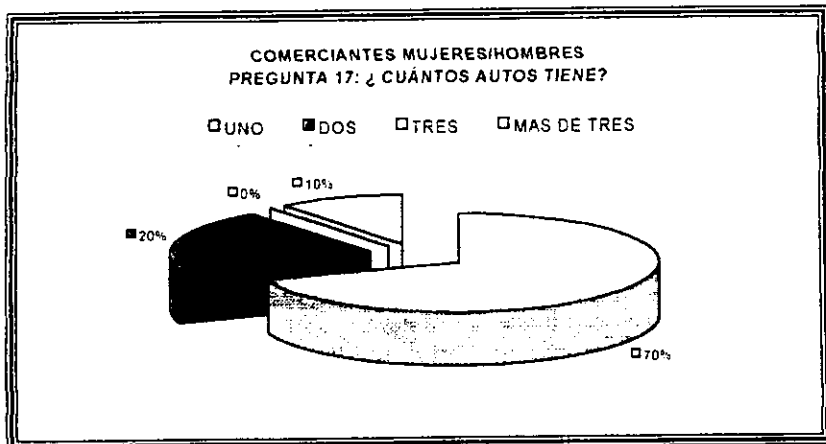
UNO DOS TRES MAS DE TRES



AMAS DE CASA
PREGUNTA 17: ¿CUÁNTOS AUTOS TIENE?

UNO DOS TRES MAS DE TRES





18.- ¿Por qué motivo tiene auto?

a) Distancias:

El 65% de promedio afirmó que esta opción era la más conveniente. El 100% de las empleadas, el 90% de los empleados, el 80% de las amas de casa y el 70% de las estudiantes, confirman que el D.F. el usar coche es por la necesidad de trasladarse ya que con mucha razón afirmaron los empleados en general pues la mayoría vive en la zona norte se traslada hasta el sur a su lugar de trabajo. Las amas de casa y las estudiantes, por la lejanía con sus lugares de reunión y de actividad, que generalmente se estiman que están lejos.

b) Comodidad:

El 28% de promedio se inclinó por esta opción y destacan las amas de casa con 70%. pues ellas por lógica no desempeñan una sola actividad y tienen que estar desplazándose todo el día por lo que lo hacen lo más cómodamente posible y esto también habla del rechazo por ellas al transporte público de la ciudad que se creó con fines de desplazamiento de multitudes y no se pensó en la comodidad de los usuarios. Los demás grupos no excedieron el 30% ya que se estima que no son tan sensibles o ya están acostumbrados a los empujones y dureza del transporte en general.

c) Tipo de trabajo:

El 36% de la muestra tuvo un segundo lugar en esta opción. El 70% de los comerciantes, el 60% de las comerciantes y el 50% de los empleados muestran que el tipo de actividad tiene mucho que ver para que alguien tenga auto.

d) Forma de vida en la ciudad:

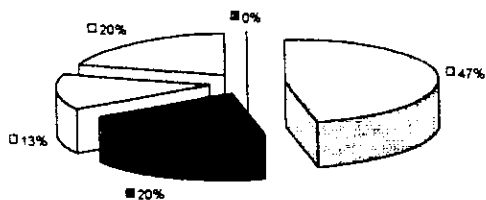
Con 33% de promedio se encuentra esta opción y se observan con 45% a las amas de casa que confirman que el vivir en un medio urbano exige poseer cuando menos un vehículo. Los demás grupos no bajan de 20% cada uno y hasta un 40%.

e) No contestó:

Sólo 5% de la muestra no estuvo dispuesta a expresar sus motivos y el grupo de los choferes fueron los que hicieron que se tomara en cuenta esta opción al obtener 40% de abstención y esto habla de que muy probablemente se vieron intimidados para contestar ya que posiblemente pensaron que la encuesta y sus respuestas podrían ser usados en su contra aunque su silencio amerita muchos comentarios.

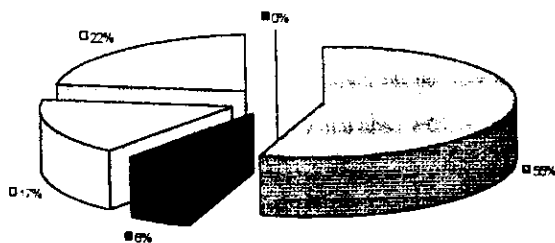
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 18: ¿POR QUÉ MOTIVO TIENE USTED AUTO?

- A. Las distancias B. La comodidad C. Tipo de trabajo
 D. Forma de vida en la ciudad NO CONTESTO



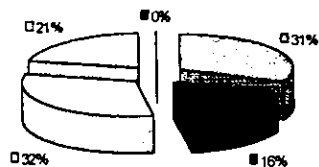
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 18: ¿POR QUÉ MOTIVO TIENE USTED AUTO?

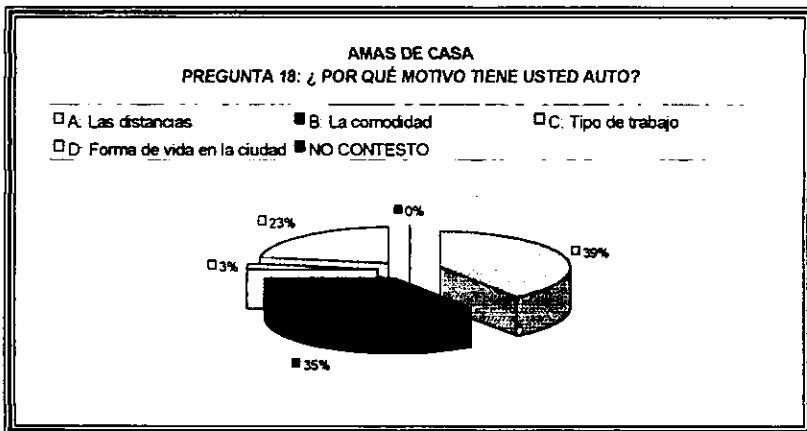
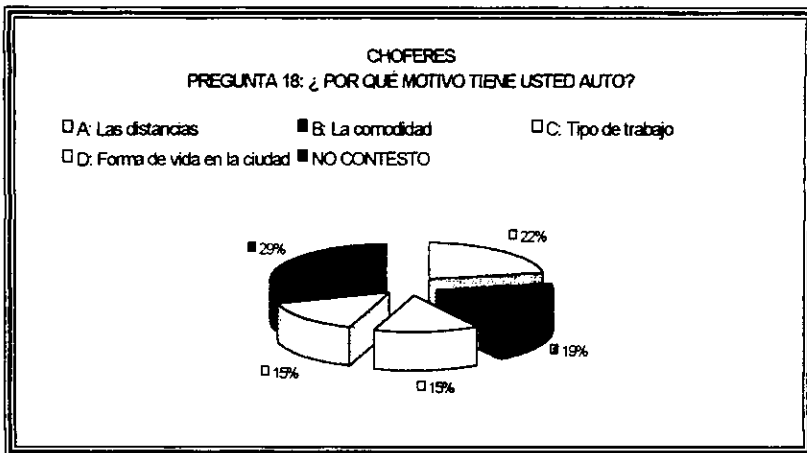
- A. Las distancias B. La comodidad C. Tipo de trabajo
 D. Forma de vida en la ciudad NO CONTESTO



COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 18: ¿POR QUÉ MOTIVO TIENE USTED AUTO?

- A. Las distancias B. La comodidad C. Tipo de trabajo
 D. Forma de vida en la ciudad NO CONTESTO





19.- ¿Qué transporte utilizaría si no fuera auto?

a) Transporte Público:

El 73% de promedio escogió viajar en Transporte Público y esto es porque otro tipo de transporte privado no tendría funcionalidad en una ciudad cuyas calles sólo están diseñadas para automotores. El 100% de las estudiantes y el 80% de los comerciantes y amas de casa fueron los índices más altos. Las empleadas y los empleados tuvieron 70% y esto denota que aún las personas que usan un auto tienen que usar transporte público, aunque se observó que no les agrada mucho los choferes con 50%.

b) Bicicleta:

Este vehículo es considerado un transporte ecológico. Se deduce que en muy pocos países como China y Japón el uso de este es mayoritario debido a la gran población que hay en ambos países, sin embargo en México que también es una urbe densamente poblada se observa que la bicicleta es de uso de muy pocos pues sólo el 18% de la muestra manifestó usar este vehículo destacan los estudiantes con 30% al igual que los comerciantes, con 20% sobresalieron las empleadas y las comerciantes y es notable aquí la participación masculina que ocupa este transporte como una verdadera necesidad en tanto que las mujeres mencionadas se deduce que ocupan este vehículo con fines de esparcimiento.

c) Motocicleta:

Sólo 13% de la población ocupa este vehículo y con 40% sobresalen los empleados que se deduce que son de altos ingresos económicos es el único grupo con porcentaje alto y de ahí baja a 20% con los estudiantes y las comerciantes que se observa que también lo usan como un lujo.

d) Caminaria:

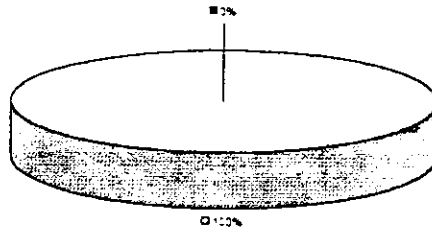
Nos quisimos aventurar en esta opción sólo para ver si el público de la muestra estaba dispuesto a elegir esta opción y se encontró lógico el 10% de promedio pues en una ciudad como el D.F. es prácticamente imposible trasladarse solamente a pie ya que como se observó las distancias impiden que la población se desplace tan fácil, aunque cabe señalar que las comerciantes y los empleados estuvieron dispuestos ya que se observa un 20% en su respuesta lo cual hace considerar la esperanza de que haya gente dispuesta a reemplazar el auto por el vehículo natural del ser humano.

e) No contestó:

Sólo el 4% de la muestra no mostró interés hacia la interrogante y resultaron ser nuevamente los choferes que figuraron con 30% de abstención por lo que se deduce que la presión y la situación en la que se les requirieron las respuestas fue apremiante por lo que no pudieron completar el cuestionario, a menos de que la abstención haya sido premeditada para no contestarla por algunos.

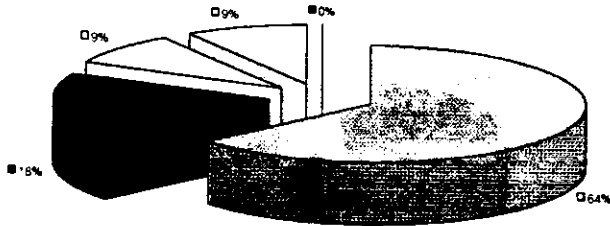
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 19: ¿QUÉ TRANSPORTE UTILIZARÍA SI NO FUERA AUTO?

- A Transporte Público B Bicicleta C Motocicleta
- D Caminaría NO CONTESTO



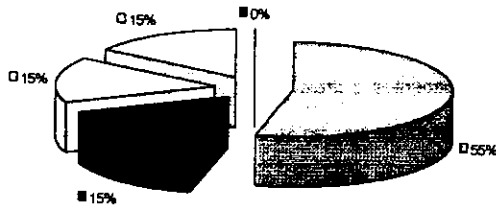
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 19: ¿QUÉ TRANSPORTE UTILIZARÍA SI NO FUERA AUTO?

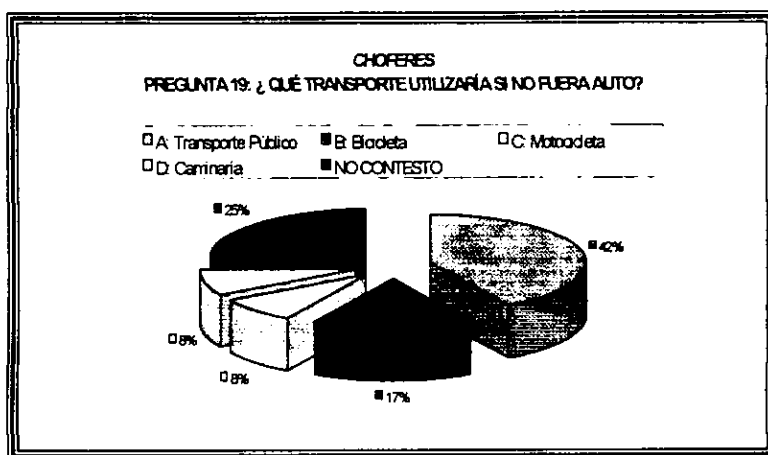
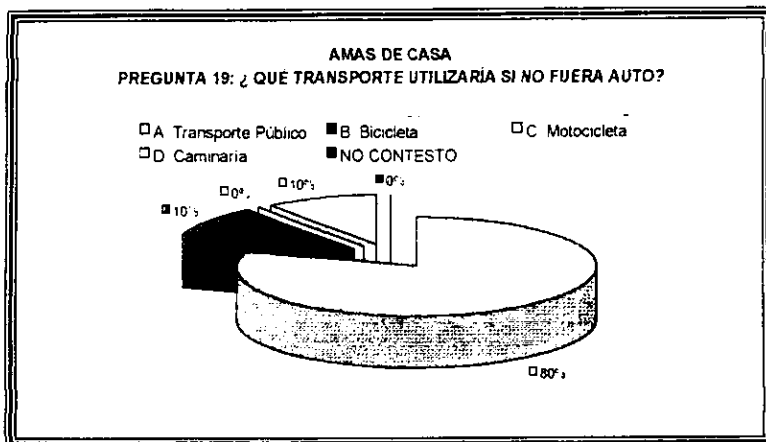
- A. Transporte Público B. Bicicleta C. Motocicleta
- D. Caminaría NO CONTESTO



COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 16: ¿QUÉ TRANSPORTE UTILIZARÍA SI NO FUERA AUTO?

- A. Transporte Público B. Bicicleta C. Motocicleta
- D. Caminaría NO CONTESTO





20.- ¿Qué hace cuando su(s) autos no circulan?

a) *Pide prestado uno:*

Una de las promociones que impulsó el programa *Hoy No Circula* fue la cooperación y la solidaridad entre vecinos y parientes a prestarse el carro mientras el del otro no circulaba y se determina que esta a pesar de haber sido en su momento una buena sugerencia a la gente se le olvidó pues sólo se obtuvo el 8% de promedio por lo que si se quiere crear solidaridad hacia la gente se le debería inculcar primero la importancia de hacerlo y solamente ordenarlo.

b) Los usa y da "mordida":

En el D.F. es muy común el que alguna persona que se le olvida que no circula o premeditadamente circula el día que no debería aspira a que cuando lo pare algún policía encargado de checar que la norma se cumpla se pueda "arreglar" con él sin ser sancionado aunque en esta opción la gran mayoría se abstuvo pero sobresalieron los que generalmente lo hacen aunque con bajo promedio, los comerciantes con 10% y los choferes con 5%.

c) Usa otro de su propiedad:

El 19% de la muestra estimó como una posibilidad poco mayoritaria el usar otro vehículo, entonces quizás aquí si se podría confirmar si es cierto que el adquirir otro auto fue a lo que orilló el *Hoy No Circula* y se observa como mayor porcentaje el 40% que pertenece a los comerciantes y el 30% a las empleadas ya que por un lado los primeros son mayoría en el D.F. con una actividad que les exige el traslado de un lado a otro de su fuente de trabajo, las otras al ser personas casadas requieren de otro vehículo que seguramente compra o posee su marido.

d) Usa Transporte Público:

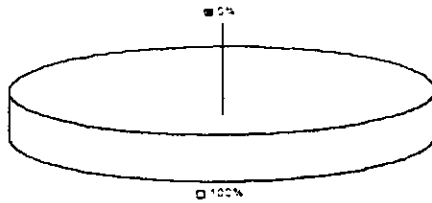
El 75% de promedio demuestra claramente que la gente sólo tiene al transporte público como opción para trasladarse si no es en su auto y estas respuestas deberían tomarlas en cuenta la autoridad encargada de organizar el transporte de la ciudad y debería abrir los ojos para poner mayor énfasis en el cuidado de un transporte eficiente, cómodo, agradable, apto para la gente de la ciudad que tiene que desplazarse diariamente a largas distancias en un transporte que en la actualidad viene a ser un suplicio aunque con sus merecidas excepciones.

e) No contestó:

Nuevamente se hizo presente el abstencionismo de los choferes que ahora tuvieron un 40% de frecuencia y hace un 5% de promedio en esta opción. Se deduce que su abstención puede ser a que ellos no son portadores de un vehículo particular, y al ser ellos quienes emplean un medio de transporte público quizás no estimaron que pudiesen contestar pues esta pregunta se les hace a usuarios no a servidores.

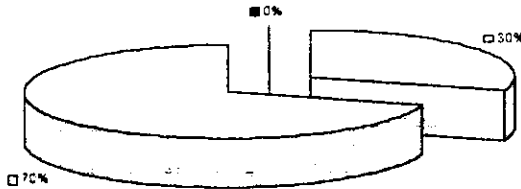
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 20: ¿QUE HACE CUANDO SU AUTO NO CIRCULA?

- A: Pide prestado uno B: Lo usa y da mordida C: Usa otro de su propiedad
 D: Usa Transporte Público NO CONTESTO



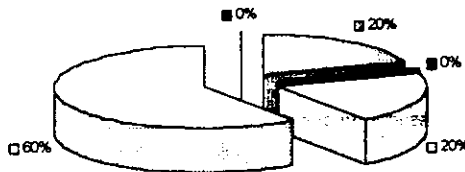
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 20: ¿QUÉ HACE CUANDO SU AUTO NO CIRCULA?

- A: Pide prestado uno B: Lo usa y da mordida C: Usa otro de su propiedad
 D: Usa Transporte Público NO CONTESTO



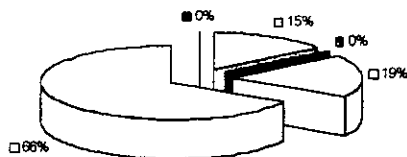
COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
 PREGUNTA 20: ¿QUÉ HACE CUANDO SU AUTO NO CIRCULA?

- A: Pide prestado uno B: Lo usa y da mordida C: Usa otro de su propiedad
 D: Usa Transporte Público NO CONTESTO



AMAS DE CASA
PREGUNTA 20: ¿QUÉ HACE CUANDO SU AUTO NO CIRCULA?

- A: Pide prestado uno B: Lo usa y da mordida C: Usa otro de su propiedad
 D: Usa Transporte Público NO CONTESTO



CHOFERES
PREGUNTA 20: ¿QUÉ HACE CUANDO SU AUTO NO CIRCULA?

- A: Pide prestado uno B: Lo usa y da mordida C: Usa otro de su propiedad
 D: Usa Transporte Público NO CONTESTO



21.-¿Cada cuando afina su auto?

a) Por lo menos cada seis meses:

El 78% de promedio confirma la efectividad del programa de verificación vehicular, que ha obligado a que los automovilistas vigilen seriamente el funcionamiento de sus coches. Se observa que los más cumplidores con la estipulación de este programa que señala que cada vehículo se deberá checar cada seis meses con 100% las empleadas, las comerciantes y los comerciantes y los siguieron las amas de casa con 95 y el 55% de los choferes, dichos porcentajes hablan de que estos grupos son personas que están preocupadas por cumplir con las estipulaciones del gobierno y que lo que menos quieren es causarse un problema, a parte de que la experiencia de ellos

afirma que entre mejor cuidado tengan su auto les rendirá más en sus actividades que requieren forzosamente un auto.

b) Una vez al año:

El promedio fue de 13% en esta opción y figuran las estudiantes con 50% como grupo mayoritario y es que se deduce que al ser este grupo de personas que no ocupan el vehículo de manera intensiva no tienen inconveniente en checarlo una vez al año ya que seguramente su argumento es de que no se gasta mucho.

c) Una vez cada dos años:

El 9% aún señala que esto puede ser posible a pesar de que las leyes digan lo contrario y relucen nuevamente las estudiantes con 60%, promedio aún mayor que el anterior y que confirma sus argumentos.

d) No lo afina:

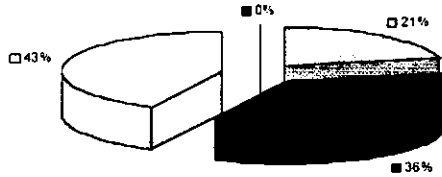
Siguiendo con los casos extremos en esta muestra se encuentra que aún esta opción es posible y confirma la gran irresponsabilidad de algunos, aunque son pocos que no les interesa en lo más mínimo, o no lo saben, lo dañino de las emisiones contaminantes que por muy nuevo que sea, expone un vehículo al medio ambiente y en esta opción destacaron con 10% los empleados y los choferes.

e) No contestó:

El silencio amerita el comentario de que hay mucha ignorancia y falta de interés en este tipo de temas por lo que hay gente que prefiere abstenerse sin contestar que comprometerse con una convicción. Nuevamente el grupo de choferes estuvo ausente en un 30% y es probable que este grupo necesite un seguimiento especial, para promoverles el cuidado del medio ambiente, porque aunque expresaron estar concientes de la gravedad del problema son personas que no les agrada tener una participación activa para llegar a una solución.

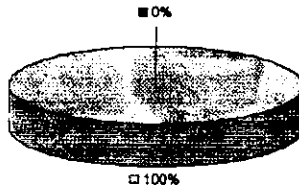
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 21: ¿CADA CUANDO AFINA SU AUTO?

- A Por lo menos cada 6 meses B Una vez al año
 C Una vez cada dos años D No lo afina
 NO CONTESTO



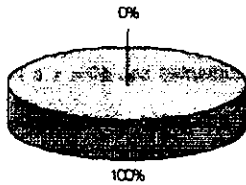
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 21: ¿CADA CUANDO AFINA SU AUTO?

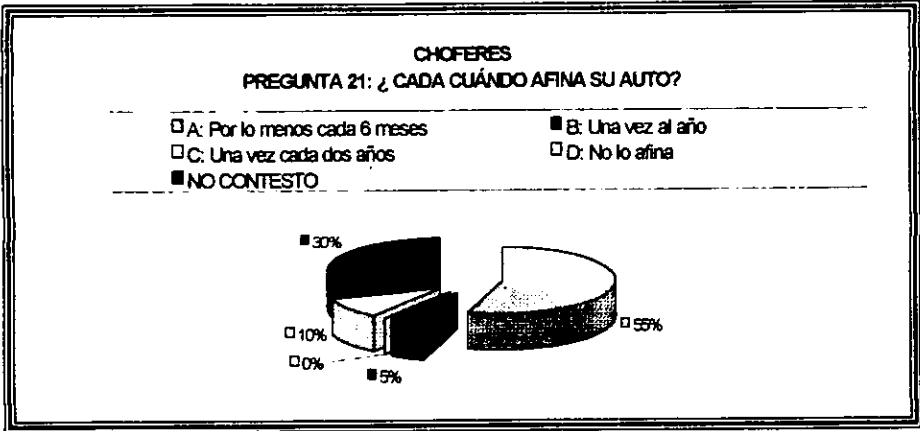
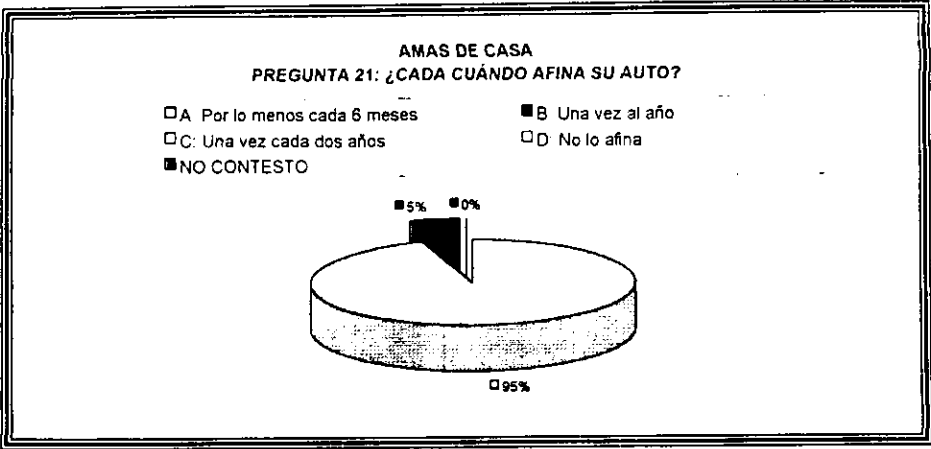
- A. Por lo menos cada 6 meses B. Una vez al año C. Una vez cada dos años
 D. No lo afina NO CONTESTO



COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 21: ¿CADA CUÁNDO AFINA SU AUTO?

- A: Por lo menos cada 6 meses B: Una vez al año
 C: Una vez cada dos años D: No lo afina
 NO CONTESTO





22.- ¿Qué opina de la verificación vehicular?

a) No existen verificentros confiables:

Aunque no es el centro de esta investigación, la verificación vehicular es parte fundamental del programa *Hoy No Circula* ya que es así como se pretende que los automotores circulantes en el Valle de México liberen menos contaminantes. Aunque siempre se ha corrido el rumor de que en los verificentros hay gran corrupción la gente sólo estimó en 20% esta opción, porcentaje no es despreciable y caben señalar a las estudiantes con 40% y a los estudiantes y los comerciantes con 30%, quizás estos sean personas que están viendo de cerca lo que hacen estos centros y tienen el valor para manifestarlo. La abstención de 0% por parte de las empleadas amerita el

señalar que aquí se confirma lo observado en opciones anteriores que al ser empleadas de gobierno no pueden hablar mal de sus patrones.

b) Contribuye a que los vehículos estén bien:

El 13% en esta opción no revela una generalidad en esta opción aunque sobresale con el mayor porcentaje las amas de casa con 25% que se muestran optimistas ante algo que se manifiesta eminentemente en la ciudad y que dice que los autos no andan nada bien.

c) Es un fraude:

El 22% de la población opinó de esta manera y sobresalen las estudiantes los empleados y los comerciantes en general y por respuestas anteriores se deduce que estos grupos son muy críticos y claros en sus estimaciones

d) No hay un buen control en ellos:

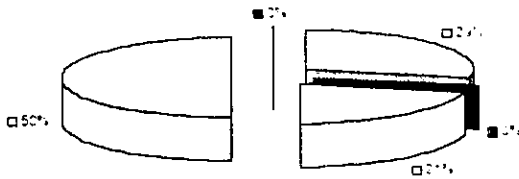
El 62% fue el promedio mayoritario para esta opción que revela la observación viva de que la verificación vehicular sólo ha beneficiado a los encargados de los "verificentros" porque el aire de la ciudad sigue en peores condiciones inclusive y refleja el poco interés que se le da a la cuestión medular de la verificación que es el cuidado al aire que se respira en la ciudad. Sobresalen como grupos mayoritarios con 80% los empleados y los comerciantes en general, con 70% las estudiantes y con 65% las amas de casa confirman que la gente se está dando cuenta de un error de origen en el programa: la corrupción.

e) No contestó:

Aunque un buen porcentaje de la población manifestó su descontento con todas estas estimaciones no se puede ignorar el abstencionismo de los grupos ya que el silencio amerita hacer muchas conjeturas que nos llevan a pensar que la gente del D.F. no piensa que la contaminación en la ciudad es concerniente a todos. Los choferes, nuevamente, se hicieron los ausentes con 30% de abstención y no se debe dejar de lado la posibilidad de dedicar esfuerzos especiales para que a esta población en particular se le instruya exhaustivamente en cuanto al cuidado del medio ambiente, mayormente cuando se trata del grupo de los servidores públicos que brindan transporte a la mayoría de los pobladores de esta contaminada ciudad.

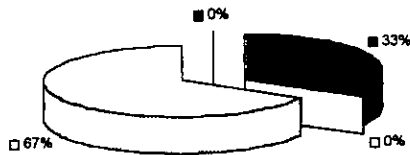
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 22: ¿QUÉ OPINA DE LA VERIFICACIÓN VEHICULAR?

- A. No existen verificadores confiables B. Contribuye a que los vehículos estén bien
 C. Es un fraude D. No hay un buen control en ellos
 NO CONTESTO



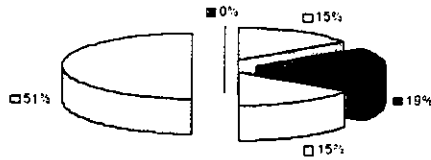
EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 22: ¿QUÉ OPINA DE LA VERIFICACIÓN VEHICULAR?

- A. No existen verificadores confiables B. Contribuye a que los vehículos estén bien
 C. Es un fraude D. No hay un buen control en ellos
 NO CONTESTO



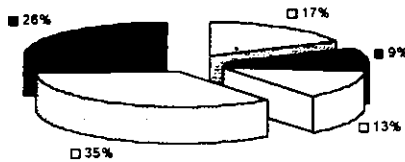
AMAS DE CASA
PREGUNTA 22: ¿ QUÉ OPINA DE LA VERIFICACIÓN VEHICULAR?

- A No existen verificadores confiables
- B Contribuye a que los vehículos estén bien
- C Es un fraude
- D No hay un buen control en ellos
- NO CONTESTO



CHOFERES
PREGUNTA 22: ¿ QUÉ OPINA DE LA VERIFICACIÓN VEHICULAR?

- A: No existen verificadores confiables
- B: Contribuye a que los vehículos estén bien
- C: Es un fraude
- D: No hay un buen control en ellos
- NO CONTESTO



ANÁLISIS DE LAS PREGUNTAS ABIERTAS

11.- Describa brevemente qué se le dice en los MCM acerca del *Hoy No Circula*.

Es de notar estas respuestas ya que por un lado los porcentajes más altos correspondieron a respuestas que no revelan gran cosa del efecto del programa ya que por lo que se observa, lo que se trasmite en los MCM es una labor meramente informativa pero no explicativa, se quiso hacer abierta esta respuesta pues se estimó que si se dejaban cerradas podría tomarse en cuenta alguna cuestión importante. la respuesta más frecuente con 24% de promedio fue que NO CONTESTO debido también a que en realidad no es constante la información que se trasmite sobre el *Hoy No Circula*. Cabe hacer notar que la mayor abstención se notó en las comerciante sin auto con 50% así como los choferes también con 50%, además de la generalidad de los comerciantes con y sin auto con 40%. Por otro lado se nota en los estudiantes sin auto de ambos sexos que tuvieron una buena participación pues en esta respuesta están en 0%.

Con 20% de promedio se encuentra la respuesta que señala que en los MCM se le informa a la población de la UTILIDAD del programa aunque ninguno expresa qué es lo que literalmente les dice o porqué es útil pero se deduce que la mayoría se expresó así por la exhortación que se hace en los noticieros de los días que no se circula.

Con 40% destacaron los grupos de las estudiantes con auto, los estudiantes sin auto, los comerciantes sin auto y es notoria la participación de estos grupos y de la gente con auto en general con mayor porcentaje que los que no poseen.

Un 19% de promedio abarca una respuesta que expresa que los MCM se encargan de instruir a la población acerca del NUMERO Y COLOR y con 40% como mayor promedio se manifestó el grupo de los estudiantes con auto y en general las personas con auto fueron las que obtuvieron porcentajes mayores que los que no tienen auto.

Con 14% siguió como respuesta la de comunicar una CONTIGENCIA y sobresalen los comerciantes con auto y las amas de casa con auto con 40%. En su mayoría los de mayor respuesta fueron las personas con auto.

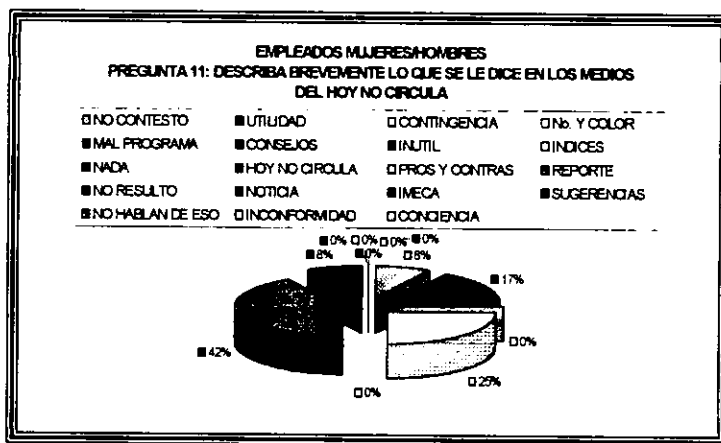
Con 5% estuvieron las respuestas MAL PROGRAMA y REPORTE que manifiestan la mala labor de algunos MCM por hacer de una campaña en pro del medio ambiente un arma política y un justificante para criticar al gobierno. Sobresale el grupo de las estudiantes sin auto con 30% en promedio mayor.

Las demás respuestas emitidas por la población entrevistada variaron de un 3% a un 1% y puede que no se tomen mucho en cuenta por su bajo porcentaje pero definitivamente, al tener un lugar es porque cada una es válida para los pobladores del D.F. y las respuestas son:

- Con 3%: EL PROGRAMA *Hoy No Circula* y NOTICIA, que expresaron que la gente realmente no está interesada en emitir juicio sobre esta pregunta y sólo plantea que conoce el programa o por noticias, respuesta que no es lo suficientemente clara para una interpretación más amplia.

- Con 2%: CONSEJOS, INDICES Y CONCIENCIA. Cabe hacer notar que estas respuestas son las que se hubiesen querido tener como de mayor incidencia en la población, dado que lo que se esperaba del programa era un impacto en la conciencia de la población, pero el porcentaje habla por sí sólo. A la gente ya se le olvidó cuidar el ambiente y toman al programa como algo que deben hacer.

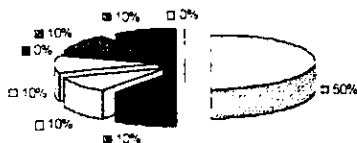
- Con 1%: INUTIL, NADA, PROS Y CONTRAS, NO RESULTO, IMECA, SUGERENCIAS, NO HABLAN DE ESO e INCONFORMIDAD fueron las respuestas con menor promedio entre la población, aunque no por eso dejan de ser importantes. Se deduce que cada grupo eligió la respuesta de acuerdo a como están "viviendo" el programa y de acuerdo a su aceptación hacia él. En su mayoría estas respuestas son negativas hacia el *Hoy No Circula* y desgraciadamente se puede constatar que muchas de ellas, aunque tengan un promedio bajo son las que imperan en la opinión de la gente y muchas de estas expresan la falta de interés, la poca y mala información que hay acerca del tema y la falta de conciencia de la población para poder exigir una comunicación más profesional en el tema de medio ambiente.



CHOFERES

PREGUNTA 11: DESCRIBA BREVEMENTE LO QUE SE LE DICE ACERCA DEL HOY NO CIRCULA

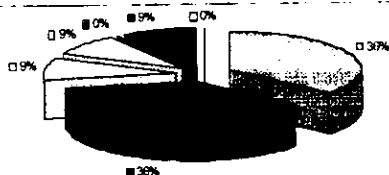
- | | | | |
|---|---|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> NO CONTESTO | <input type="checkbox"/> UTILIDAD | <input type="checkbox"/> CONTINGENCIA | <input type="checkbox"/> No. Y COLOR |
| <input type="checkbox"/> MAL PROGRAMA | <input type="checkbox"/> CONSEJOS | <input type="checkbox"/> INUTIL | <input type="checkbox"/> INDICES |
| <input type="checkbox"/> NADA | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA | <input type="checkbox"/> PROS Y CONTRAS | <input type="checkbox"/> REPORTE |
| <input type="checkbox"/> NO RESULTO | <input type="checkbox"/> NOTICIA | <input type="checkbox"/> IMECA | <input type="checkbox"/> SUGERENCIAS |
| <input type="checkbox"/> NO HABLAN DE ESO | <input type="checkbox"/> INCONFORMIDAD | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | |



COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES

PREGUNTA 11: DESCRIBA BREVEMENTE LO QUE SE LE DICE ACERCA DEL HOY NO CIRCULA

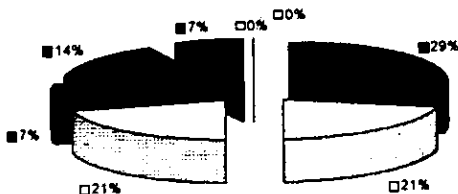
- | | | | | |
|---|---|--|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> NO CONTESTO | <input type="checkbox"/> UTILIDAD | <input type="checkbox"/> CONTINGENCIA | <input type="checkbox"/> No. Y COLOR | <input type="checkbox"/> MAL PROGRAMA |
| <input type="checkbox"/> CONSEJOS | <input type="checkbox"/> INUTIL | <input type="checkbox"/> INDICES | <input type="checkbox"/> NADA | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA |
| <input type="checkbox"/> PROS Y CONTRAS | <input type="checkbox"/> REPORTE | <input type="checkbox"/> NO RESULTO | <input type="checkbox"/> NOTICIA | <input type="checkbox"/> IMECA |
| <input type="checkbox"/> SUGERENCIAS | <input type="checkbox"/> NO HABLAN DE ESO | <input type="checkbox"/> INCONFORMIDAD | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | |

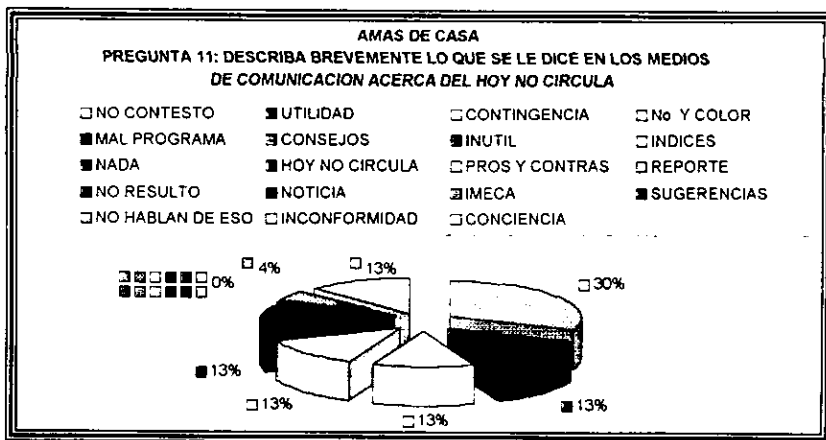


ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES

PREGUNTA 11: DESCRIBA BREVEMENTE LO QUE SE LE DICE ACERCA DEL HOY NO CIRCULA

- | | | | |
|---|---|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> NO CONTESTO | <input type="checkbox"/> UTILIDAD | <input type="checkbox"/> CONTINGENCIA | <input type="checkbox"/> No. Y COLOR |
| <input type="checkbox"/> MAL PROGRAMA | <input type="checkbox"/> CONSEJOS | <input type="checkbox"/> INUTIL | <input type="checkbox"/> INDICES |
| <input type="checkbox"/> NADA | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA | <input type="checkbox"/> PROS Y CONTRAS | <input type="checkbox"/> REPORTE |
| <input type="checkbox"/> NO RESULTO | <input type="checkbox"/> NOTICIA | <input type="checkbox"/> IMECA | <input type="checkbox"/> SUGERENCIAS |
| <input type="checkbox"/> NO HABLAN DE ESO | <input type="checkbox"/> INCONFORMIDAD | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | |





14.- ¿Sabe lo que hace el gobierno para cuidar el medio ambiente?

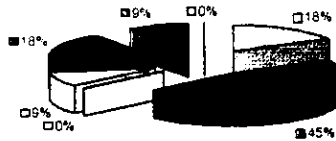
Aunque hubieron pocas respuestas al respecto fue bien claro notar que la población de la muestra en general no está enterada de lo que las autoridades encargadas de desarrollar y promover el programa *Hoy No Circula* han hecho en la materia. Un 25% de promedio en la población entrevistada dijeron que NO sabían lo que el gobierno hace y un 21% se aventuraron a afirmar en su respuesta que el gobierno no hace NADA. Ambas preguntas tienen similitud aunque los primeros no se comprometieron muchos pero es claro ver que los segundos no tuvieron problema para expresar su descontento. En este segundo grupo destacan con 50% de promedio las comerciantes con auto y con 30% destacaron las empleadas con auto, los comerciantes con auto y las comerciantes sin auto. Se observa que en esta respuesta el mayor promedio siempre perteneció a las mujeres de cada grupo.

Cabe hacer notar la uniformidad en la respuesta NO ya que el 50% de los estudiantes hombres y mujeres con y sin auto la eligieron, además con 40% destacan los grupos de los comerciantes sin auto y amas de casa con auto.

En orden de importancia con 11% de la población encuestada NO CONTESTO esta pregunta y con 10% la gente manifiesta que lo que ha hecho el gobierno para cuidar el aire de la ciudad de México es el *Hoy No Circula*.

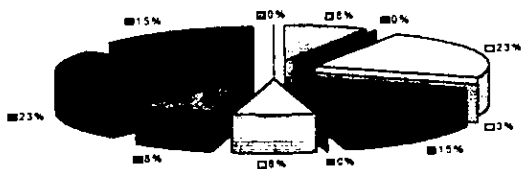
ESTUDIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 14: ¿SABE LO QUE HACE EL GOBIERNO PARA CONTROLAR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN EL D.F.?

- | | | | |
|--|---|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> NADA | <input type="checkbox"/> NO | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA | <input type="checkbox"/> INFORMAR |
| <input type="checkbox"/> MEDIDAS | <input type="checkbox"/> NO CONTINUIDAD | <input type="checkbox"/> GASOLINAS | <input type="checkbox"/> METRO |
| <input type="checkbox"/> NO SE | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO | <input type="checkbox"/> REFORESTAR | <input type="checkbox"/> SUPERVISAR |
| <input type="checkbox"/> AMPLIAR T.P. | <input type="checkbox"/> CONTROL | <input type="checkbox"/> CORRUPCIÓN | <input type="checkbox"/> PROMOVER |
| <input type="checkbox"/> RECICLAR | <input type="checkbox"/> CONTINGENCIA | <input type="checkbox"/> NO ES SUFICIENTE | <input type="checkbox"/> IMPUESTO |
| <input type="checkbox"/> NO DA INFORMACION | <input type="checkbox"/> SI | <input type="checkbox"/> CONCIENTIZACION | <input type="checkbox"/> VERIFICACION |
| <input type="checkbox"/> ESTUDIOS | <input type="checkbox"/> ENSEÑAR | | |



EMPLEADOS MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 14: ¿QUÉ HACE EL GOBIERNO PARA CUIDAR EL AIRE?

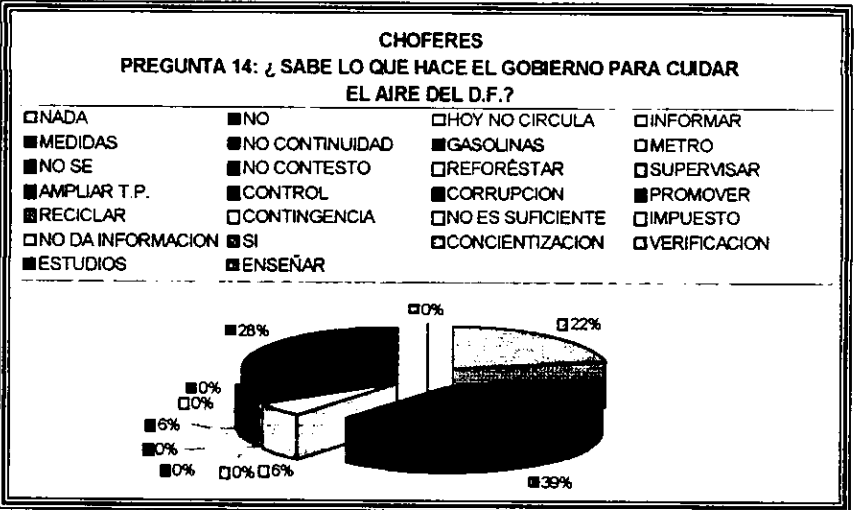
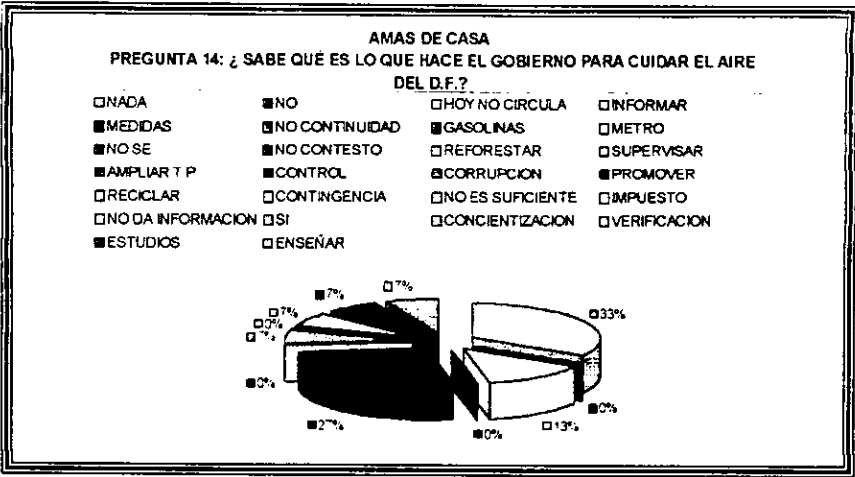
- | | | | |
|--|---|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> NADA | <input type="checkbox"/> NO | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA | <input type="checkbox"/> INFORMAR |
| <input type="checkbox"/> MEDIDAS | <input type="checkbox"/> NO CONTINUIDAD | <input type="checkbox"/> GASOLINAS | <input type="checkbox"/> METRO |
| <input type="checkbox"/> NO SE | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO | <input type="checkbox"/> REFORESTAR | <input type="checkbox"/> SUPERVISAR |
| <input type="checkbox"/> AMPLIAR T.P. | <input type="checkbox"/> CONTROL | <input type="checkbox"/> CORRUPCIÓN | <input type="checkbox"/> PROMOVER |
| <input type="checkbox"/> RECICLAR | <input type="checkbox"/> CONTINGENCIA | <input type="checkbox"/> NO ES SUFICIENTE | <input type="checkbox"/> IMPUESTO |
| <input type="checkbox"/> NO DA INFORMACION | <input type="checkbox"/> SI | <input type="checkbox"/> CONCIENTIZACION | <input type="checkbox"/> VERIFICACION |
| <input type="checkbox"/> ESTUDIOS | <input type="checkbox"/> ENSEÑAR | | |



COMERCIANTES MUJERES/HOMBRES
PREGUNTA 14: ¿SABE USTED LO QUE HACE EL GOBIERNO PARA CUIDAR EL AIRE DEL D.F.?

- | | | | |
|--|---|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> NADA | <input type="checkbox"/> NO | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA | <input type="checkbox"/> INFORMAR |
| <input type="checkbox"/> MEDIDAS | <input type="checkbox"/> NO CONTINUIDAD | <input type="checkbox"/> GASOLINAS | <input type="checkbox"/> METRO |
| <input type="checkbox"/> NO SE | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO | <input type="checkbox"/> REFORESTAR | <input type="checkbox"/> SUPERVISAR |
| <input type="checkbox"/> AMPLIAR T.P. | <input type="checkbox"/> CONTROL | <input type="checkbox"/> CORRUPCIÓN | <input type="checkbox"/> PROMOVER |
| <input type="checkbox"/> RECICLAR | <input type="checkbox"/> CONTINGENCIA | <input type="checkbox"/> NO ES SUFICIENTE | <input type="checkbox"/> IMPUESTO |
| <input type="checkbox"/> NO DA INFORMACION | <input type="checkbox"/> SI | <input type="checkbox"/> CONCIENTIZACION | <input type="checkbox"/> VERIFICACION |
| <input type="checkbox"/> ESTUDIOS | <input type="checkbox"/> ENSEÑAR | | |





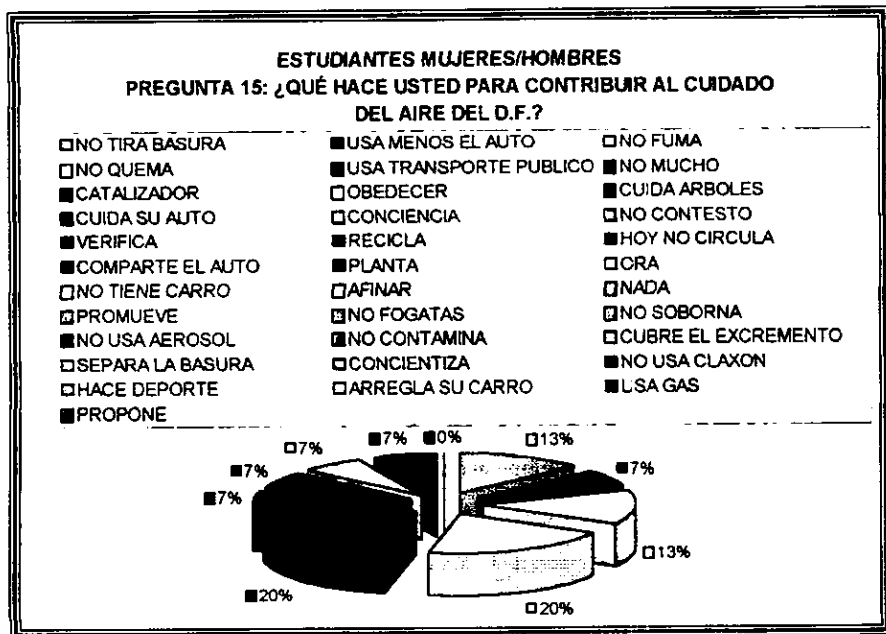
15.-¿Qué hace usted para contribuir al cuidado del aire en el D.F.?

Es evidente, por las múltiples respuestas dadas en esta pregunta que la gente no podía quedarse sin participación para el cuidado al medio ambiente y fue por lo que innumerables respuestas hablan del afán participativo de la población en general. En esta pregunta hubieron 34 respuestas, aunque sólo 9 con un porcentaje considerable.

La afirmación más usual entre los entrevistados fue NO TIRO BASURA, con un 21% y cabe señalar, en razón a la respuesta, que han sido eficaces las campañas en contra de tirar basura en la vía

pública, pero aún con esto se sabe que este problema es todavía incontrolable y también se observa la gran ignorancia y desinformación de la población acerca del problema que implica la contaminación del aire en la ciudad, porque aunque la basura que se volatiliza contribuye a la contaminación, pero no es el principal contaminante.

Otro 15% de la población afirmó que USA MENOS EL AUTO y con igual porcentaje la gente afirmó que AFINA SU AUTO, cabe señalar en estas dos opciones que los automovilistas evidenciaron su presencia y participación aunque limitada, también es notable que en la primera respuesta mencionada las empleadas con auto tuvieron 80% y los empleados con auto 70%, que nos hace considerar que a la mayoría de la población ya se les olvidaron las ordenanzas del *Hoy No Circula* y son contados los ciudadanos que están dispuestos a dejar de circular incluso voluntariamente.

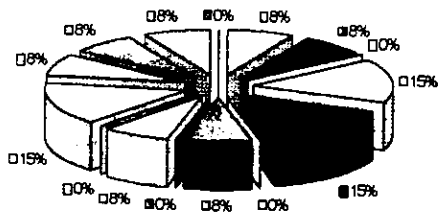


EMPLEADOS MUJERES/HOMERES

PREGUNTA 15: ¿QUE HACE LISTED PARA CONTRIBUIR AL CUIDADO DEL AIRE DEL

D.F.?

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> NO TIRA BASURA | <input checked="" type="checkbox"/> USA MENOS EL AUTO | <input type="checkbox"/> NO FUMA |
| <input type="checkbox"/> NO QUEMA | <input checked="" type="checkbox"/> USA TRANSPORTE PUBLICO | <input checked="" type="checkbox"/> NO MUCHO |
| <input checked="" type="checkbox"/> CATALIZADOR | <input type="checkbox"/> OBEDECER | <input checked="" type="checkbox"/> CUIDA ARBOLES |
| <input checked="" type="checkbox"/> CUIDA SU AUTO | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO |
| <input checked="" type="checkbox"/> VERIFICA | <input checked="" type="checkbox"/> RECICLA | <input checked="" type="checkbox"/> HOY NO CIRCUCLA |
| <input checked="" type="checkbox"/> COMPARTE EL AUTO | <input type="checkbox"/> PLANTA | <input type="checkbox"/> ORA |
| <input type="checkbox"/> NO TIENE CARRO | <input type="checkbox"/> AFINAR | <input type="checkbox"/> NADA |
| <input type="checkbox"/> PROMUEVE | <input type="checkbox"/> NO FOGATAS | <input type="checkbox"/> NO SOBORNA |
| <input checked="" type="checkbox"/> NO USA AEROSOL | <input type="checkbox"/> NO CONTAMINA | <input type="checkbox"/> CUBRE EL EXCREMENTO |
| <input type="checkbox"/> SEPARA LA BASURA | <input type="checkbox"/> CONCIENZA | <input checked="" type="checkbox"/> NO USA CLAXON |
| <input type="checkbox"/> HACE DEPORTE | <input type="checkbox"/> ARREGLA SU CARRO | <input checked="" type="checkbox"/> USA GAS |
| <input checked="" type="checkbox"/> PROPONE | | |

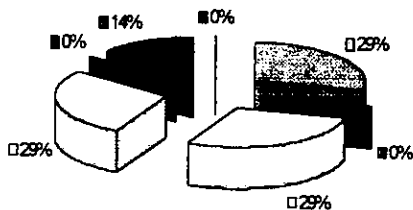


COMERCIANTES MUJERES/HOMERES

PREGUNTA 15: ¿QUE HACE LISTED PARA CONTRIBUIR AL CUIDADO DEL AIRE EN

EL D.F.?

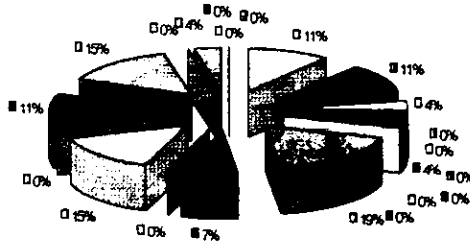
- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> NO TIRA BASURA | <input checked="" type="checkbox"/> USA MENOS EL AUTO | <input type="checkbox"/> NO FUMA |
| <input type="checkbox"/> NO QUEMA | <input checked="" type="checkbox"/> USA TRANSPORTE PUBLICO | <input checked="" type="checkbox"/> NO MUCHO |
| <input checked="" type="checkbox"/> CATALIZADOR | <input type="checkbox"/> OBEDECER | <input checked="" type="checkbox"/> CUIDA ARBOLES |
| <input checked="" type="checkbox"/> CUIDA SU AUTO | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO |
| <input checked="" type="checkbox"/> VERIFICA | <input checked="" type="checkbox"/> RECICLA | <input checked="" type="checkbox"/> HOY NO CIRCUCLA |
| <input checked="" type="checkbox"/> COMPARTE EL AUTO | <input type="checkbox"/> PLANTA | <input type="checkbox"/> ORA |
| <input type="checkbox"/> NO TIENE CARRO | <input type="checkbox"/> AFINAR | <input type="checkbox"/> NADA |
| <input type="checkbox"/> PROMUEVE | <input type="checkbox"/> NO FOGATAS | <input type="checkbox"/> NO SOBORNA |
| <input checked="" type="checkbox"/> NO USA AEROSOL | <input type="checkbox"/> NO CONTAMINA | <input type="checkbox"/> CUBRE EL EXCREMENTO |
| <input type="checkbox"/> SEPARA LA BASURA | <input type="checkbox"/> CONCIENZA | <input checked="" type="checkbox"/> NO USA CLAXON |
| <input type="checkbox"/> HACE DEPORTE | <input type="checkbox"/> ARREGLA SU CARRO | <input checked="" type="checkbox"/> USA GAS |
| <input checked="" type="checkbox"/> PROPONE | | |



AMAS DE CASA

PREGUNTA 15: ¿ QUÉ HACE LISTED PARA CONTRIBUIR AL CUIDADO DEL AIRE DEL D.F.?

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> NO TIRA BASURA | <input type="checkbox"/> USA MENOS EL AUTO | <input type="checkbox"/> NO FUMA |
| <input type="checkbox"/> NO QUEMA | <input type="checkbox"/> USA TRANSPORTE PUBLICO | <input type="checkbox"/> NO MUCHO |
| <input type="checkbox"/> CATALIZADOR | <input type="checkbox"/> OBEDECER | <input type="checkbox"/> CUIDA ARBOLES |
| <input type="checkbox"/> CUIDA SU AUTO | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO |
| <input type="checkbox"/> VERIFICA | <input type="checkbox"/> RECICLA | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA |
| <input type="checkbox"/> COMPARTE EL AUTO | <input type="checkbox"/> PLANTA | <input type="checkbox"/> ORA |
| <input type="checkbox"/> NO TIENE CARRO | <input type="checkbox"/> AFINAR | <input type="checkbox"/> NADA |
| <input type="checkbox"/> PROMUEVE | <input type="checkbox"/> NO FOGATAS | <input type="checkbox"/> NO SOBORNA |
| <input type="checkbox"/> NO USA AEROSOL | <input type="checkbox"/> NO CONTAMINA | <input type="checkbox"/> CUBRE EL EXCREMENTO |
| <input type="checkbox"/> SEPARA LA BASURA | <input type="checkbox"/> CONCIENTIZA | <input type="checkbox"/> NO USA CLAXON |
| <input type="checkbox"/> HACE DEPORTE | <input type="checkbox"/> ARREGLA SU CARRO | <input type="checkbox"/> USA GAS |
| <input type="checkbox"/> PROPONE | | |



CHOFERES PREGUNTA 15: ¿ QUE HACE USTED PARA CONTRIBUIR AL CUIDADO DEL AIRE DEL D.F.?

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> NO TIRA BASURA | <input type="checkbox"/> USA MENOS EL AUTO | <input type="checkbox"/> NO FUMA |
| <input type="checkbox"/> NO QUEMA | <input type="checkbox"/> USA TRANSPORTE PUBLICO | <input type="checkbox"/> NO MUCHO |
| <input type="checkbox"/> CATALIZADOR | <input type="checkbox"/> OBEDECER | <input type="checkbox"/> CUIDA ARBOLES |
| <input type="checkbox"/> CUIDA SU AUTO | <input type="checkbox"/> CONCIENCIA | <input type="checkbox"/> NO CONTESTO |
| <input type="checkbox"/> VERIFICA | <input type="checkbox"/> RECICLA | <input type="checkbox"/> HOY NO CIRCULA |
| <input type="checkbox"/> COMPARTE EL AUTO | <input type="checkbox"/> PLANTA | <input type="checkbox"/> ORA |
| <input type="checkbox"/> NO TIENE CARRO | <input type="checkbox"/> AFINAR | <input type="checkbox"/> NADA |
| <input type="checkbox"/> PROMUEVE | <input type="checkbox"/> NO FOGATAS | <input type="checkbox"/> NO SOBORNA |
| <input type="checkbox"/> NO USA AEROSOL | <input type="checkbox"/> NO CONTAMINA | <input type="checkbox"/> CUBRE EL EXCREMENTO |
| <input type="checkbox"/> SEPARA LA BASURA | <input type="checkbox"/> CONCIENTIZA | <input type="checkbox"/> NO USA CLAXON |
| <input type="checkbox"/> HACE DEPORTE | <input type="checkbox"/> ARREGLA SU CARRO | <input type="checkbox"/> USA GAS |
| <input type="checkbox"/> PROPONE | | |



ENCUESTA : "¿QUE OPINA DEL PROGRAMA: Hoy No Circula?"

- ☞ ESTA ENCUESTA ES ANONIMA: NO NECESITA PONER SU NOMBRE. NI LO COMPROMETE EN NADA.
 ☞ SUS RESPUESTAS SERVIRAN PARA SABER LO QUE PIENSA LA GENTE ACERCA DEL HOY NO CIRCULA.
 ☞ LA INFORMACION SE EMPLEARA EN LA TESIS: "ALCANCES Y LIMITACIONES DEL HOY NO CIRCULA".

INSTRUCCIONES: PARA CONTESTAR ESTE CUESTIONARIO, POR FAVOR, TACHE LA OPCION EN EL CUADRO O ESCRIBA LA RESPUESTA SOBRE LA LINEA, SEGUN SE REQUIERA. ¡GRACIAS!

DATOS GENERALES

- SEXO: Masculino Femenino
- EDAD: _____ años OCUACION: a. Ama de casa
 b. Estudiante
 c. Comerciante
 d. Empleado
 f. Chofer
- ¿Tiene auto?: Si No

EL Hoy No Circula

1. ¿Para qué se creó el Hoy No Circula? (En esta pregunta puede escoger más de una opción)
- a. Para controlar la contaminación producida por automotores.
 b. Para aumentar la venta de automóviles.
 c. Con fines administrativos.
 d. Con fines lucrativos.
 e. No sé.
2. Actualmente, ¿qué es el Hoy No Circula ?(Por favor, señale en cada opción si es "cierto" o "falso")
- a. Una campaña de concientización. CIERTO FALSO
 b. Una medida que contribuye al mejoramiento ambiental. CIERTO FALSO
 c. Una campaña en favor de la corrupción. CIERTO FALSO
 d. Un programa que no ha dado resultado. CIERTO FALSO
3. ¿Cómo le afecta en su vida el Hoy No Circula?
- a. En que no puedo circular el día que lo necesito.
 b. En que no hay un transporte público adecuado.
 c. En que tuve que comprar otro auto.
 d. No me afecta.
4. ¿Qué creé usted que le hizo falta al Hoy No Circula? (en esta pregunta puede señalar más de una opción).
- a. Intensa difusión de conciencia social en los medios de comunicación
 b. Previsión de la falta de interés de la población.
 c. Planeación detallada con pros y contras.
 d. Idea clara y amplia del problema de la contaminación del aire.
 e. Otra: _____

5. ¿Está usted de acuerdo en que el *HOY NO Circula*: se readecúe, se elimine o se deje como está? ¿Porqué?:

EL TRANSPORTE PUBLICO DEL D.F.

6. ¿Qué tipo de transporte público usa con más frecuencia?

- a. Microbús.
- b. Autobús.
- c. Trolebús/Tren Ligero.
- d. Metro.
- e. Taxi.

7. ¿Cuál de estos transportes juzga eficiente y agradable? (en esta pregunta puede elegir más de una opción)

- a. Microbús.
- b. Autobús.
- c. Trolebús/Tren Ligero.
- d. Metro.
- e. Taxi.

8. ¿Cómo calificaría el transporte público del D.F.?

- a. ☺
- b. ☹
- c. ☹

LA DIFUSION EN LOS MEDIOS DE COMUNICACION

9. ¿Cuál de estos medios de comunicación usa con más frecuencia?

- a. Televisión.
- b. Revistas y Periódicos.
- c. Radio.
- d. Cine.

10. ¿En qué medio de comunicación ha recibido más información del *HOY NO Circula* y en qué tipo de programa o sección?(en esta pregunta puede elegir más de una opción).

- a. Televisión.
- b. Revistas y Periódicos.
- c. Radio.
- d. Cine.

Tipo de programa y/o
sección:

11. Describa brevemente lo que se le dice en este medio de comunicación cuando se le habla del *HOY NO Circula*:

12. ¿En qué tipo de medio le gustaría que se hablara del cuidado al medio ambiente?

- a. Televisión.
- b. Revistas y Periódicos.
- c. Radio.
- d. Cine.

Otro:

SU OPINION ES IMPORTANTE

13. ¿En qué condiciones está el aire que se respira en el D.F.?

- a. Malo.
- b. Regular.
- c. Bueno.

14. ¿Sabe usted lo que se está haciendo, por parte del gobierno, para cuidar la calidad el aire en el D.F.?

15. ¿Qué hace usted para contribuir al cuidado del aire del D.F.?

16. Señale cuál es la fuente contaminante más importante en el D.F.

- a. La industria.
- b. El automóvil.

SU AUTO

(Responda las siguientes preguntas SOLO si tiene auto)

17 ¿Cuántos autos tiene? : _____

18 ¿Cuál(es) de los siguientes motivo(s) lo llevo(aron) a tener auto? (en esta pregunta puede elegir más de una opción).

- a. Las distancias.
- b. La comodidad.
- c. Tipo de trabajo.
- d. Forma de vida en la ciudad.

19 ¿Qué otro medio de transporte utilizaría si no fuera auto?

- a. Transporte Público.
- b. Bicicleta.
- c. Motocicleta.
- d. Caminaria.

20. ¿Qué hace cuando su(s) auto(s) no circula(n)?

- a. Pide prestado uno.
- b. Lo usa y da "mordida" para poder circular.
- c. Usa otro de su propiedad.
- d. Usa transporte público.

21. ¿Cada cuánto afina su(s) auto(s)?

- a. Por lo menos cada 6 meses.
- b. Una vez al año.
- c. Una vez cada dos años.
- d. No lo afina.

22 ¿Qué opina de la verificación vehicular?

- a. No existen verificentros confiables.
- b. Contribuye a que los vehículos estén en buen estado y reduce contaminantes.
- c. Es un fraude.
- d. No hay un buen control de los verificentros, se promueve la corrupción.

PORCENTAJES DE RESPUESTAS

PORCENTAJE GENERAL DE RESPUESTAS PREGUNTAS CERRADAS

PREGUNTA	ESTUDIANTE MUJER		ESTUDIANTE HOMBRE		EMPLEADO MUJER		EMPLEADO HOMBRE		COMERCIANTE MUJER		COMERCIANTE HOMBRE		AMA CASA		CHOFER	PROMYD SUMA	TOTAL N
	S	A	S	A	S	A	S	A	S	A	S	A	S	A			
	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100			
1. Para que se creó el HMC?	100	80	90	80	100	100	100	80	100	70	50	50	30	100	60	1166	78
A. Para comenzar a implementar	30	30	40	40	10	40	20	40	10	50	40	40	60	60	10	828	35
B. Para implementar y verla de lejos	3	10	1	3	2	10	1	10	1	10	1	10	1	10	1	83	6
C. Para las administrativas	3	10	20	40	3	40	20	20	1	40	40	40	40	40	36	476	32
D. Para los laborales	3	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	20	1
NO CONTESTO																	
2. ¿Qué es el HMC?																	
A. Campaña de concientización																	
CERTO	60	30	40	30	60	60	60	50	70	20	40	40	50	50	42	702	47
FALSO	40	60	40	60	0	20	30	40	20	40	30	30	35	35	40	520	35
NO CONTESTO	0	10	20	10	40	20	10	10	10	10	30	20	15	15	18	268	18
B. Método de mejoramiento ambiental																	
CERTO	30	60	60	30	30	60	40	40	80	20	40	30	50	60	50	622	55
FALSO	20	30	20	30	2	30	40	60	0	50	40	40	25	25	32	452	30
NO CONTESTO	0	10	10	10	0	10	20	0	20	30	20	30	25	15	10	205	14
C. Campaña en favor de la educación																	
CERTO	50	40	60	30	0	50	50	50	40	50	40	70	40	45	60	675	45
FALSO	0	10	20	30	60	40	40	40	20	30	20	20	40	45	30	465	31
NO CONTESTO	0	10	20	10	40	10	0	10	20	30	30	10	20	10	10	233	16
D. Un programa que no da resultado																	
CERTO	60	100	60	100	70	80	80	90	70	80	30	60	50	70	70	1143	76
FALSO	40	0	40	0	10	20	0	10	20	10	0	20	25	15	15	235	16
NO CONTESTO	0	0	0	0	20	0	20	0	10	10	10	20	10	10	15	165	11
3. ¿Cómo le afecta en su vida HMC?																	
A. No le afecta en nada	0	30	10	30	0	40	10	20	10	40	0	30	15	35	35	305	20
B. No hay TP adecuado	50	50	40	30	60	10	40	40	0	10	10	30	35	45	20	470	31
C. Tiene los recursos necesarios	0	0	20	10	0	10	0	20	0	30	0	30	0	15	3	138	9
D. No me afecta	50	20	50	40	40	20	10	0	40	20	30	20	15	25	35	550	37
E. Que le hizo falta a HMC?																	
A. Dijo de comenzar a aplicar en MCM	30	20	30	60	0	50	10	20	20	20	30	0	20	10	30	380	25
B. Pausa en la falta de dinero	30	50	10	10	20	10	10	40	30	20	40	30	10	25	17	372	25
C. Pausa en los recursos y centros	60	80	80	60	60	60	50	70	50	60	40	40	25	75	52	902	60
D. Falta de apoyo del programa	60	60	50	50	60	80	10	50	40	60	40	10	70	80	45	845	56
E. Otra no contestó																0	0
3. Está de acuerdo en que el programa																	
SE READECUÉ	60	50	60	40	40	30	60	40	30	0	30	30	45	10	25	570	38
SE LE MUE	0	40	40	50	10	30	20	50	20	0	30	25	15	40	30	375	26
SE DELE COMO ESTA	30	10	0	10	30	10	40	10	80	30	20	0	20	35	35	335	22
NO CONTESTO	10	0	0	0	20	30	0	0	50	10	10	20	30	15	10	205	14
6. ¿Qué TP usa con frecuencia?																	
A. Autos	90	70	70	90	80	50	80	80	70	30	60	70	60	55	100	1035	69
B. Autos	20	10	10	0	0	0	0	0	0	10	0	10	25	0	5	30	5
C. Transibus Tier Liger	0	20	30	0	10	20	40	30	0	0	10	10	25	30	0	225	15
D. Manó	50	40	80	30	50	10	30	30	60	50	70	30	60	15	20	635	46
E. Taxi	0	30	20	20	30	50	10	50	10	40	0	20	20	35	5	340	23
NO CONTESTO																10	1
7. ¿Cuál TP es abarata y agradable?																	
A. Manó	0	20	0	0	10	0	10	20	20	10	20	10	10	10	50	190	13
B. Autos	10	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	20	20	0	10	80	5
C. Transibus Tier Liger	30	30	60	20	30	60	80	80	10	20	0	40	50	50	20	870	58
D. Manó	50	30	70	40	30	40	50	50	60	60	80	80	60	45	35	780	52
E. Taxi	30	50	40	70	70	50	30	40	30	30	10	20	20	65	35	650	43
NO CONTESTO																10	1
8. ¿Cómo califica en TP del D.F.?																	
BUENO	0	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0	3	20	25	55	4
MALO	5	40	50	30	70	50	40	50	40	20	50	0	50	70	33	820	41
REGULAR	40	60	50	70	30	50	50	50	50	50	50	40	15	15	15	850	43
NO CONTESTO																5	15

PORCENTAJE GENERAL DE RESPUESTAS PREGUNTAS CERRADAS

PREGUNTA	ESTUDIANTE MUJER		ESTUDIANTE HOMBRE		EMPLEADO MUJER		EMPLEADO HOMBRE		COMERCIANTE MUJER		COMERCIANTE HOMBRE		ANA CASA		CHOFER	PROMEDIO SUMA:	TOTAL %
	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.			
9. ¿Que MCM usa con "rec. auto"?																	
A. "Previsión"	70	70	50	50	60	70	30	60	60	30	50	60	80	60		870	58
B. "Revisión Previsión"	10	10	30	20	10	20	20	50	30	20	40	30	20	20		400	27
C. "Rápido"	10	20	80	50	70	80	40	50	70	60	40	40	40	45		825	55
D. "Otro"	10	10	20	20	0	10	0	0	0	10	0	0	5	5		90	6
10. ¿En que MCM ha rec. todo más información del HMC?																	
A. "Previsión"	60	70	20	70	80	60	30	60	50	90	70	50	55	75	65	1035	69
B. "Revisión Previsión"	10	10	30	20	10	20	30	20	20	40	40	20	15	15	10	340	23
C. "Rápido"	70	60	60	60	30	90	40	60	90	50	30	40	60	35	50	885	59
D. "Otro"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. ¿Que MCM le gustara que hubiera del M.A.?																	
A. "Previsión"	10	60	50	80	90	80	40	50	100	80	90	80	70	70	70	1000	67
B. "Revisión Previsión"	70	60	60	20	50	30	0	0	20	30	20	30	20	5	20	425	29
C. "Rápido"	60	40	50	40	50	90	20	20	50	50	20	40	50	40	30	640	43
D. "Otro"	10	40	40	30	40	30	20	20	30	30	50	20	20	5	1	410	27
12. En que condiciones está el área del D.F.?																	
A. "Mala"	50	70	80	100	80	70	90	80	90	90	70	80	80	70	70	1200	30
B. "Regular"	20	30	20	0	10	30	20	20	20	0	30	20	15	15	30	280	19
C. "Buena"	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	15	1
13. Señala que consume más																	
A. "Industria"	70	80	40	90	30	80	60	70	50	70	60	80	75	30	45	960	64
B. "Automóvil"	30	10	50	10	30	10	30	30	40	30	40	20	40	15	20	415	28
C. "Ambos"	10	10	10	0	40	30	0	0	0	0	0	0	5	20	135	9	
14. ¿Cuántos autos tiene?																	
A. "Uno"		100		50		60		70		70		50		80	40	530	68
B. "Dos"		0		20		30		20		20		50		40	10	190	24
C. "Tres"		0		0		10		10		0		0		0	10	30	4
D. "Más de tres"		0		0		0		0		10		0		0	5	15	2
15. Por qué motivo tiene auto?																	
A. "Las distancias"		70		50		100		90		80		40		80	10	520	65
B. "La comodidad"		30		20		10		30		30		10		70	25	225	28
C. "Falta de trabajo"		20		30		30		50		80		70		5	20	285	36
D. "Otra razón"		30		40		40		20		40		30		45	20	265	33
NO CONTESTO		0		0		0		0		0		0		0	40	5	
16. ¿Qué transporte utilizara si no fuera auto?																	
A. "Transporte Público"		100		80		70		70		70		80		90	50	580	73
B. "Bicicleta"		0		30		20		10		20		30		10	20	140	18
C. "Motocicleta"		0		20		10		40		20		0		10	10	100	13
D. "Caminata"		0		0		10		20		20		10		10	10	80	10
NO CONTESTO		0		0		0		0		0		0		0	30	30	4
17. ¿Qué hace cuando su auto no circula?																	
A. "Pido prestado uno"		0		0		0		10		20		0		20	10	60	8
B. "Lo usa y se hordida"		0		0		0		0		0		10		0	5	18	2
C. "Usa otro de su propiedad"		0		20		30		10		20		40		25	10	155	19
D. "Usa Transporte Público"		80		90		70		90		60		70		90	50	600	75
NO CONTESTO		0		0		0		0		0		0		0	40	40	5
18. ¿Cada cuánto afina su auto?																	
A. "Por lo menos cada 6 meses"		30		70		100		70		100		100		95	55	620	78
B. "Una vez al año"		50		20		0		20		0		0		5	5	100	13
C. "Una vez cada dos años"		60		10		0		0		0		0		0	0	70	9
D. "No lo afina"		0		0		0		10		0		0		10	20	30	3
NO CONTESTO		0		0		0		0		0		0		0	30	30	4
19. ¿Qué opina de la verificación vehicular?																	
A. "No existen verificaciones constantes"		40		30		0		10		10		30		20	20	160	20
B. "Contribuir a que las verificaciones estén mejor"		0		20		20		20		0		10		25	10	105	13
C. "Es un fraude"		30		20		0		30		30		30		20	15	175	22
D. "No hay un buen control en el país"		70		40		40		80		80		80		65	40	495	62
NO CONTESTO		0		0		0		0		0		0		0	30	30	4

PORCENTAJE GENERAL DE RESPUESTAS PREGUNTAS ABIERTAS

PREGUNTA	ESTUDIANTE HOMBRE		ESTUDIANTE MUJER		EMPLEADO HOMBRE		EMPLEADO MUJER		COMERCIANTE HOMBRE		COMERCIANTE MUJER		AMA CASA		CHOFER	PROMEDIO	TOTAL	%
	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A				
*1. Describa brevemente lo que se le dice acerca del HMC																		
NO CONTESTO	0	10	0	10	10	20	20	20	20	40	40	50	40	35	15	50	380	24
UTILIDAD	40	30	20	40	20	30	10	30	40	0	10	0	15	10	40	10	305	20
CONTINGENCIA	30	10	0	30	0	0	0	0	30	10	40	0	0	15	40	10	215	14
IND. Y COLOR	30	40	30	20	30	20	30	10	10	10	20	0	0	15	20	0	285	19
MAIL PROGRAMA	10	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	5	0	0	70	5
CONSEJOS	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	30	2
MULTI	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20	1
INDICES	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2
NADA	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	3
HOY NO CIRCULA	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
PROS Y CONTRAS	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	5
REPORTE	0	0	0	0	30	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
NO RESULTO	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	3
NOTICIA	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
IMECA	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
SUGERENCIAS	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	15	1
NO HABLAN DE ESO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	5	0	0	15	1
INCONFORMIDAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	20	1
CONCENCIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	0	0	0	25	2

PORCENTAJE GENERAL DE RESPUESTAS PREGUNTAS ABIERTAS

PREGUNTA	ESTUDIANTE HOMBRE		ESTUDIANTE MUJER		EMPLEADO HOMBRE		EMPLEADO MUJER		COMERCIANTE HOMBRE		COMERCIANTE MUJER		AMA CASA		CHOFER	PROMEDIO	TOTAL %	
	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.	S.A.	C.A.						
	14. ¿Sabe lo que hace el q. bueno?																	
NADA	20	20	10	10	10	10	20	30	10	30	30	50	25	15	20	310	21	
NO	50	50	50	50	0	0	0	0	40	20	10	30	20	40	35	375	25	
NOY NO CIRCULA	3	20	0	30	30	10	0	0	10	10	0	10	20	5		155	10	
INFORMAR	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
IMEDIAS	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	3
NO CONTINUIDAD	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
GASOLINAS	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	3
METRO	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
NO SE	0	0	0	0	20	40	20	10	0	0	0	0	0	0	0	0	90	6
NO CONTESTO	0	0	0	0	0	40	20	0	0	10	30	0	20	15	25	160	11	
REFRESTAR	0	0	0	0	10	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	45	3
SUPERVISAR	0	0	0	0	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	2
AMPLIAR T P	0	0	0	0	30	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	5
CONTROL	0	0	0	0	20	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	40	3
CORRUPCION	0	0	0	0	0	40	0	30	0	10	0	0	0	0	0	0	80	5
PROMOVER	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
RECICLAR	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1
CONTINGENCIA	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	10	1
NO ES SUFICIENTE	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	10	1
IMPUESTO	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	10	1
NO DA INFORMACION	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	10	1
SI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	10	1
CONCENTRIZACION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	1
VERIFICACION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	10	1
ESTUDIOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	5	0	0	0	15	1
ENSEÑAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	0	15	1	

PORCENTAJE GENERAL DE RESPUESTAS PREGUNTAS ABIERTAS

PREGUNTA	ESTUDIANTE HOMBRE		ESTUDIANTE MUJER		EMPLEADO HOMBRE		EMPLEADO MUJER		COMERCIANTE HOMBRE		COMERCIANTE MUJER		AMA CASA		CHOFER	PROMEDIO	TOTAL
	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A	S/A	C/A			
13. ¿Qué hace usted para contribuir al cuidado del aire del D.F.?																	
NO TIRA BASURA	20	0	50	20	10	20	30	20	20	0	10	50	15	40	10	315	21
USA MENOS EL AUTO	10	20	20	40	10	20	0	0	0	50	0	0	15	25	15	225	15
NO FUMA	20	10	30	0	0	0	20	20	20	10	0	10	5	20	0	165	11
NO QUIERA	30	30	0	0	20	10	0	0	20	20	20	10	0	0	0	170	11
USA TRANSPORTE PUBLICO	30	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	55	4
NO MUCHO	10	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	3
CATALIZADOR	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
OBEDECER	0	10	0	0	0	0	10	20	0	0	30	0	0	0	0	80	5
CUIDA ARBOLES	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
CUIDA SU AUTO	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	2
CONCIENCIA	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
NO CONTESTO	0	0	10	10	10	10	10	10	0	0	30	30	25	0	20	155	10
VERIFICA	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	10	50	0	80	5
RECICLA	0	0	40	0	0	0	10	0	0	0	0	0	15	0	0	65	4
HOY NO CIRCULA	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1
COMPARTE EL AUTO	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1
PLANTA	0	0	0	20	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	40	3
DRA	0	0	0	10	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	30	2
NO TIENE CARRO	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230	15
AFINAR	0	0	0	0	20	70	10	80	0	30	10	10	0	0	0	80	5
NADA	0	0	0	0	10	0	0	0	0	10	0	0	20	20	0	40	3
PROMUEVE	0	0	0	0	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	20	1
NO FOGATAS	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1
NO SOBORNA	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	15	0	0	25	2
NO USA AEROSOL	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	20	0	0	30	2
NO CONTAMINA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	20	0	0	10	1
CUBRE EL EXCREMENTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	10	1
SEPARA LA BASURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	10	1
CONCIENZA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0
NO USA CLAXON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0
HACE DEPORTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
ARRREGLA SU CARRO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25	2
USA GAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
PROPONE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0

ANEXO 5

INDICES IMECA PROMEDIO DEL MES DE JUNIO DE 1997

Día	N. % OZONO	N.E. % OZONO	C. % OZONO	S. % OZONO	S.E. % OZONO	SUMA DIAS	PROMEDIO %
2	95	78	147	156	132	608	41
3	97	91	174	208	169	739	49
4	124	88	158	165	147	682	45
7	160	85	203	237	166	851	57
9	217	171	222	191	157	958	64
10	180	106	166	78	158	688	46
11	169	117	182	213	178	859	57
12	87	126	170	204	166	753	50
13	89	127	148	196	197	757	50
14	89	96	137	167	174	663	44
15	60	64	69	102	123	418	28
16	165	111	173	177	149	775	52
17	108	75	174	180	164	701	47
18	142	107	151	223	109	732	49
19	63	39	90	123	111	426	28
20	85	67	112	139	137	540	36
23	174	114	134	130	95	647	43
24	108	85	124	84	78	479	32
25	112	61	101	111	79	464	31
26	115	64	142	155	151	627	42
28	50	28	78	119	123	398	27
30	118	80	140	151	126	615	41

959
64*

Porcentaje de incidencia por mes

SATISFACTORIO 50 A 100
NO SATISFACTORIO 100 A 200
MALO 200 A 300
MUY MALO 300 A 500

* En esta tabla se manifiesta que el 64% de los días hubo incidencia en emisiones por ozono.

FUENTES:

Hemerografía:

- Castillo, Heberto, "Ozono: no se vale alarmar..." en Revista *Proceso*, No. 805, abril 1992, p. 32.
- Ponce, Roberto, "Cancionero de la urbe: amor y odio de 'Chava' Flores, Rockdrigo, El Tri, Santa Sabina y Café Tacuba por el D.F.", en Revista *Proceso*, No. 1004, enero 1996, p. 57.
- Yépes Rodríguez, Jorge, "En el D.F. hay dos autos por cada diez habitantes... y la cifra va en aumento", en Revista *Órgano Informativo UAM*, noviembre de 1993, p. 11.
- Albarrán, Gerardo; Monge, Raúl, "El aire no sopió, se disparó el ozono y el triunfalismo oficial se hundió", en Revista *Proceso*, No. 803, marzo 1992, p. 6-10.
- Esteinou Madrid, Javier, "Televisión Ecológica (para revertir el desastre)", en Revista *Telemundo*, No. 43, Mayo-Junio 1993, p. 6..
- Cornejo, Inés, "El estudio del receptor en el campo comunicativo (recuento de una década)", en Revista *Umbral XXI*, No. 25, marzo 98, UIA, p.66.
- Alvarez, Ernesto, "México entre los que más contaminan. Uno de los 15 países que más emisiones contaminantes produce", en Revista *Ecología y Medio Ambiente*, No. 6, febrero 1998, p. 22.
- Berdejo, Raúl, "Leyes torpes, descuidadas y superficiales", en Revista *Ecología y Medio Ambiente*, No. 6, febrero 1998, p. 36.
- Meléndez, Cuauhtémoc, "La región más transparente", en Revista *Ecología y Medio Ambiente*, No. 6, febrero 1998, p. 28.
- Torres, David, "Calidad del aire, reto ineludible para el nuevo jefe de gobierno en una ciudad asfixiada por la contaminación", en Periódico *La Crónica de Hoy*, 25 de junio 1997, p. 7.

- Martínez, Lourdes, "En febrero, a consulta pública el **Hoy No Circula**", en Periódico *La Crónica de Hoy*, 14 de enero de 1998, p. 10.
- Álvarez, Ernesto, "Prioridad a la Ecología", Revista *Ecología y Medio Ambiente*, No. 5, diciembre 1997, p. 31.
- DDF, "Acuerdo por el que se establecen los criterios para limitar de la circulación de vehículos automotores en el D.F. un día a la semana", en *Gaceta Ecológica*, Enero 1991, México, p. 18.

Bibliografía:

- Alba Francisco, *La población de México: evolución y dilemas*, México, COLMEX (Centro de Estudios Demográficos), 1977, 189 pp.
- Baena, Guillermina, *Instrumentos de Investigación*, 13ª ed., México, Editores Mexicanos Unidos, 1990, 134 pp.
- Beneyto, Juan; *Teoría y técnica de la Opinión Pública (cinco estudios sobre opinión pública...)*, Madrid, Ed. Tecnos, 1961, 218 pp.
- Cardozo, Miriam, *El problema del transporte en la Ciudad de México*, No. 7, México, IDE, 1982, Serie Material docente, 79 pp.
- CESPEDS, *Evaluación y Perspectivas del Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000*, No. 3, México, 1998, Consejo Coordinador Empresarial (CCE), Serie Cuadernos de Trabajo, 56 pp.
- CESPEDS, *Reporte Anual sobre la Calidad del Aire en la Ciudad de México 1997*, Consejo Coordinador Empresarial (CCE), No. 2, México, 1997, Serie Cuadernos de Trabajo, 26 pp.
- Clark, Colln, *El aumento de la población*, Trad, Joaquín Esteban Berruca, España, Ed. EMESA, 1977, 288 pp.
- DDF, *Evaluación del Programa Hoy No Circula*, México, Dirección de Ecología/Dirección General de Proyectos Ambientales, 1995, 31 pp.

- DDF/GOB. EDOMEX/SEMANARP/SS, *Programa para mejorar la calidad del aire en el Valle de México 1995-2000*, México, Ed. INE (Instituto Nacional de Ecología), 1996, 255 pp.
- DDF, SEMARNAP, DGPC, DECA, *Programa de Verificación Vehicular Obligatoria en la Ciudad de México. Informe Anual*. México, 1996.
- De Fleur, Melvin; Ball-Rokeach, Sandra, *Teorías de la Comunicación de Masas*, Trad. Homer Alsina Thevet, 2ª. reimpr., México, Ed. Paidós, 1987, 349 pp.
- De Fleur, Melvin L., *Teorías de la Comunicación Masiva*, Trad. Adolfo A. Negrete, Buenos Aires, Ed. Paidós, 298 pp.
- Fábregat Cúneo, Roberto, *Propaganda y Sociedad*, México, Biblioteca de ensayos sociológicos UNAM, 1961, 311 pp.
- Ferrer Rodríguez, Eulalio; *Comunicación y Opinión Pública*, México, Bcosta-AMIC, 1974, 125 pp.
- Galindo Caceres, Jesús; *Ideología y Comunicación*, No. 22, México, Ed. Premia, 1992, Col. La Red de Jonás, 190 pp.
- González Llaca, Edmundo; *La Opinión Pública*, No. 52, México, UNAM (Facultad de Ciencias Políticas y Sociales), 1977, Serie Estudios México, 69 pp.
- Gutiérrez Vega, Hugo, *Información y Sociedad*, No. 13, México, FCE, (Archivo del Fondo), 1974, 113 pp.
- Gutiérrez, José, *Un análisis empírico al programa ambiental Hoy No Circula*, Trabajos de investigación para obtener la Maestría en Economía, COLMEX, 1995, 105 pp.
- Holman Bible Publishers, *La Santa Biblia (Antiguo y Nuevo testamentos)*, Revisión 1960, Nashville, Tennessee, USA, 1719 pp.
- Hund, Wuld, *Comunicación y Sociedad*, 2da. ed., Madrid, Ed. Alberto Corazón, 1977, Col. Comunicación, 198 pp.
- INEGI, *Agenda Estadística Estados Unidos Mexicanos (Edición 1991)*, México, Ed. INEGI, 1992, 210 pp.
- INEGI, *XI Censo General de Población y Vivienda*, México, Ed. INEGI, 1990.

- INEGI, *Estadísticas del Medio Ambiente*, 2ª. reimpr., México, Ed. INEGI, 1995, 447 pp.
- INEGI, *La industria automotriz en México*, México, Ed. INEGI, 1996, 179 pp.
- INEGI, *Perfil Sociodemográfico del D.F. 1997*, México, Ed. INEGI, 1998, 87 pp.
- Legorreta, Jorge, *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, 2da. ed, México, CED (Centro de Ecología y Desarrollo), 1995, 356 pp.
- Lerbinger, Otto; *Diseños para una Comunicación Persuasiva*, Trad. Miguel Salas y Luis Albarrán, México, Ed. Manual Moderno, 1979, 107 pp.
- Rivadeneira Prada, Raúl, *La Opinión Pública: análisis, estructura y métodos para su estudio*, México, Ed. Trillas, 1979, 189 pp.
- Rosales, Leticia, *El efecto del programa Hoy No Circula en la demanda de gasolinas*, Tesis para la Licenciatura en Economía, ITAM, 1992.
- Ross, Raymond S., *Persuasión: Comunicación y Relaciones Interpersonales*, México, Ed. Trillas, 1978, 325 pp.
- Seara Vázquez, Modesto, *La hora decisiva*, México, Ed. Joaquín Mórtiz-Planeta, 1986, 334 pp.
- SEGOB/CONAPO, *El poblamiento de México (una visión histórico-demográfica)*, Tomo IV, México, Ed. Azabache, 1993, 215 pp.
- Villoro, Luis, *Concepto de Ideología (y otros ensayos)*, No. 14, México, FCE, 1985, Cuadernos de la Gaceta, 196 pp.
- Wuest, Teresa, *Ecología y Educación (elementos para el análisis de la dimensión ambiental en el curriculum escolar)*, México, UNAM, 1992.
- Young, Kimball, et. all; *La opinión pública y la propaganda*, 4a. ed., Buenos Aires, Ed. Paidós, (Estudio), 1970, 241 pp.

Videografía:

- Chaplin, Charles, *Tiempos Modernos*, Estados Unidos, 1936.
- ECO, Canal 2, Bloque informativo, 17:30, Sección: "Profundizando", Marzo 1997.

INDICE DE FOTOGRAFIAS

FOTO	NOMBRE	FUENTE	PAG.
Foto 1	IDEOLOGIA	REVISTA PROCESO	16
Foto 2	OPINION PUBLICA	Libro: El Mundo de la Juventud	19
Foto 3	RUMOR	Programa Office Screan Beans	23
Foto 4	FLUJO DE COMUNICACION EN DOS PASOS	Programa Office. Signals	26
Foto 5	LIDER DE OPINION	Libro: El Mundo de la Juventud	27
Foto 6	COSTUMBRES	Libro: El Mundo de la Juventud	30
Foto 7	PERSUASION	Libro: El Mundo de la Juventud	34
Foto 8	PROPAGANDA	Programa Office: Screan Beans	38
Foto 9	AGUJERO DE OZONO	Revista: Ecología y Medio Ambiente	45
Foto 10	LA EXREGION MAS TRANSPARENTE	Revista: Teorema	46
Foto 11	SE ACERCA	Caricatura Del Angel	49
Foto 12	PULMONES DEFEÑOS	OVACIONES	53
Foto 13	EL TRANSPLANTE	OVACIONES	54
Foto 14	AEROSOL	Caricatura de Oswaldo	55
Foto 15	CALIDAD DEL AIRE	Caricatura de Naranjo/El Universal	58
Foto 16	PESADILLA	Caricatura de Naranjo-Proceso	62
Foto 17	LA POBLACION	Revista: Proceso	63
Foto 18	DESARROLLO INDUSTRIAL	Revista Teorema	69
Foto 19	AUTOMOVIL	Revista: Ecología y Medio Ambiente	72
Foto 20	URBANIZACION	Libro: El Mundo de la Juventud	79
Foto 21	EXPLOSION DEMOGRAFICA	Caricatura de Angel Boligon	83
Foto 22	INVERSION TERMICA	Benjamin Flores. Proceso	86
Foto 23	MASA TOTAL DE CONTAMINANTES	Folleto de SEMARNAP	89
Foto 24	LIC. MANUEL CAMACHO SOLIS	Francisco Daniel. El Universal	91
Foto 25	EFFECTOS EN LA POBLACION	JoseCarlo González. La Jornada	101

Foto 26	ING. GABRIEL QUADRI DE LA TORRE	El Universal	115
Foto 27	LIC. MANUEL CAMACHO SOLIS	Revista Proceso	115
Foto 28	ING. CUAUHTEMOC CARDENAS SOLORZANO	Revista: Ecología y Medio Ambiente	126
Foto 29	MENSAJE	Folleto SEDUE	132
Foto 30	CONTROL REMOTO	Revista Teorema	136
Foto 31	MENSAJE EN BARDAS	Folleto SEDUE	138
Foto 32	MENSAJE EN EDIFICIOS	Folleto SEDUE	138
Foto 33	LA ANDA	Folleto SEDUE	141
Foto 34	CHOFERES	Revista: Ecología y Medio Ambiente	150
Foto 35	ESTUDIANTES	Revista: Ecología y Medio Ambiente	150
Foto 36	EMPLEADOS	Revista: Ecología y Medio Ambiente	150
Foto 37	AMAS DE CASA	Revista: Ecología y Medio Ambiente	150
Foto 38	COMERCIANTES	Revista: Ecología y Medio Ambiente	150
Foto 39	SMOG Y CONTAMINACION	Mary Dabdoub. Revista Contenido	161