

Introducción

En momentos en que existe una retracción del Estado en el manejo de “la cosa pública”, sobre todo si ésta compromete el mediano y largo plazo, la situación se hace ostensible en lugares como la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. El cambio en la estructura de edades de la población en la capital del país (la población entre 15 y 64 años representará las tres cuartas partes de la población total dentro de dos años), no pasó desapercibido por los “hombres de negocios” y los “commodities”, quienes han acentuado la expansión del mercado de la construcción, el inmobiliario y de la industria y comercialización automotriz.

Dos fenómenos que el gobierno, tanto local como nacional, no abordan de manera explícita, a sabiendas de los impactos catastróficos que tanto uno como otro traen aparejados al ambiente capitalino. En realidad, pretenden mantenerse a salvo de los costos políticos que traería el retiro de los capitales transnacionales de cualquiera de los dos rubros. Es más, saben cómo sacarle provecho a la situación.

La política ambiental definida para una de las ciudades más grandes del mundo está **formalmente** asumida a través de la burocracia -creada con ese fin- y respaldada por unas decenas de leyes, decretos y ordenanzas.

Desde nuestro enfoque -que abordamos en el presente trabajo-, este andamiaje tanto administrativo como legal no atiende el problema ambiental de la Ciudad de México, todo lo contrario lo enmascara detrás de una “ética ficcionada”. Los instrumentos hacen crisis al momento de la pretendida búsqueda de la “**compatibilidad**” entre “**beneficios económicos y las actividades de la sociedad**” con la “**conservación de los ecosistemas**”.

Entender la ciudad

En tanto nos enfrentamos a la Ciudad de México, como el resultado de los casi veinte millones de capitalinos que “la hacen, la forman, la deciden, la transforman” –desde trincheras y con intereses diferentes-, nos queda claro la complejidad del hombre que la habita. También nos queda clara la compleja heterogeneidad de la sociedad -como un proceso unido al anterior-, producto de las interrelaciones de cada uno de esos hombres y mujeres y a la vez éstos como productos de la propia sociedad.

A nuestro juicio, la ciudad constituye el elemento visible -el contexto físico, el medio-, del proceso de **recursividad organizacional** (E. Morin, 1999: 52). En esta fórmula “hombres produciendo sociedad y sociedad produciendo hombres” (cada vez en procesos más acelerados), la ciudad se vuelve el “contenedor” de ese proceso y a la vez el producto modificado por el hombre y su expresión social, que se constituye en símbolo identitario del imaginario colectivo.

La ciudad vista de esta forma define, además, el *locus* donde tiene lugar el *habitus*, constituido por “sistemas de disposiciones durables, por *estructuras estructuradas* predispuestas a funcionar como *estructuras estructurantes*, es decir, como principios de generación y de estructuración de prácticas y de representaciones que pueden ser objetivamente ‘regladas’ y ‘regulares’, sin ser el producto de su obediencia a reglas objetivamente adaptadas a su meta, y sin suponer la prosecución consciente de fines ni el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos, y siendo todo esto colectivamente orquestado sin ser el producto de la acción organizada de un director de orquesta” (P. Boudieu, 1972).

Estos sistemas de estructuras, en los que a diario se libran pequeñas batallas entre los componentes identitarios nativos y los correspondientes al modelo neoliberal, se encuentran a merced de las leyes del mercado: “la creación de un inmenso espacio sin fronteras a escala planetaria, donde podrán circular sin trabas las mercancías y el capital, incluyendo la mano de obra cuando **-y sólo cuando- tal movimiento se revele oportuno**”. (A. François, 2000).

Bajo esta perspectiva, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) continuará siendo objeto de las “**deslocalizaciones**” (Muñoz Guarasa, M.), mientras éstas puedan aprovechar las ventajas de la concentración de un mercado potencial consumidor de 20 millones de habitantes, la especulación en torno de los negocios inmobiliarios y los exiguos bienes y recursos naturales con los que aún cuenta. Esta ciudad se ha transformado en un punto estratégico en el que se producen y reproducen las múltiples localizaciones de lo global.

Como ya lo habíamos adelantado en nuestro trabajo anterior, el Distrito Federal está gobernado por el Partido de la Revolución Democrática (PRD), que se define de “izquierda”, y convive con el gobierno federal (que tiene su sede en la capital del país), identificado como un exponente de la “derecha” nacional. Así, la ciudad se ha convertido en el campo de pruebas de los embates políticos y, más aún, en el territorio en el que las respuestas del gobierno a las grandes problemáticas que plantea la megalópolis están orientadas hacia lo coyuntural, la improvisación y las prácticas populistas.

Algunos números sobre la mesa...

En momentos en que el Estado declina “tanto como marco organizado de la vida en sociedad, como de proyección y soporte de las aspiraciones individuales y colectivas” (A. François, 2000), los especialistas coinciden en que el crecimiento exponencial de la población que está en “edad de trabajar y formar un hogar” en la ZMCM, y su envejecimiento ya previsible, plantean problemas considerables tanto para la satisfacción de sus necesidades básicas como para la preservación del ambiente.

El número de viviendas aumentará a 5.7 millones en el año 2010 (de los 3.3 millones registrados en 1990). Esto implica que la demanda por viviendas crecerá a tasas mucho más elevadas que la población y “presionará por una expansión del área urbana mucho más importante” de la que suelen pensar los planificadores y los tomadores de decisión. La estadística sobre la necesidad de nuevas viviendas se relaciona con “el número medio de miembros de los

hogares, el cual disminuirá en forma continua: de 4.7 personas por hogar en 1990, a 4.0 en el 2000, hasta llegar a 3.5 en el 2010". Es decir que no sólo habrá un aumento de la demanda de vivienda por el incremento de la población en edad de "formar familia" sino que, además, se experimentará un cambio en el "número de miembros de la familia" que comparte casa-habitación.

La edad mediana de la población metropolitana continuará aumentando de los 21 años alcanzados en 1990, a 24.4 años en el 2000 hasta poco más de 28 años en el 2010. Para el año 2010 el grupo de los menores de 15 años significará ya sólo el 24.5 por ciento de la población metropolitana. Es decir, la población entre 15 y 64 años tendrá un peso cada vez mayor. Este proceso de cambio de la estructura de edades transformará las necesidades de salud y educación y generará tasas muy elevadas en el incremento de la demanda de empleo y de vivienda. (R. Coulomb, 2000).

Considerando estos números, no existen cálculos sobre la **capacidad de carga** y el **nivel de ajuste** de la ZMCM o, por lo menos, éstos no están disponibles. De todas maneras, las "deslocalizaciones" y los "commodities" seguramente modificarán cualquier cálculo de la "**huella ecológica**" de la ciudad y del país. El Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y Canadá (TLC) -y la reciente gira del presidente norteamericano así lo confirma- "determinará" que las superficies de suelo productivo ya no estén relacionadas con la población a mantener. El maíz y algún otro cultivo destinado al bioetanol amenazan la capacidad de carga de la población en general y, obviamente, la soberanía alimentaria nacional.

De políticas e instrumentos

Frente a este panorama, el gobierno local reaccionó con la creación de una andanada de leyes, decretos, ordenanzas, bandos y programas y, por supuesto, con un sinnúmero de cargos administrativos y coercitivos (incluido el cuerpo de la **Policía Ecológica**) encargados de elaborar normas y de hacerlas cumplir.

La impresión es que todo este andamiaje legal y administrativo -que tiene el gobierno como respuesta- está **por fuera del problema** y, más aún está **enfrentado a la sociedad** debido a sus esquemas punitivos y **aliado a los grupos de poder económico**, a juzgar por la permisividad manifiesta en todo tipo de negocios.

De manera un tanto ambigua, la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** ^[1] garantiza, desde junio de 1999, que “toda persona tiene derecho a un **medio ambiente** (sic) adecuado para su desarrollo y bienestar”. Alrededor de veinte leyes y otro tanto de Reglamentos, norman a nivel federal las cuestiones relacionadas con el “desarrollo sustentable” del país (ver anexo). Para el Distrito Federal, se pueden identificar otras veinte leyes e igual número de reglamentos y, alrededor de sesenta decretos y bandos, que se desprenden de ellas.

El ingenio de nuestros representantes los llevó a la creación del **Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2002 – 2006**^[2], que -como su nombre lo indica a través de una visión “cortoplacista”-, “integra la política ambiental” (sic) para la capital mexicana. En realidad, en él no advertimos más que un reconocimiento de los problemas que enfrenta la ciudad y una argumentación para sostener a la **Secretaría del Medio Ambiente (SMA)** (ministerio provincial en la Argentina).

Esta institución, que es la cabeza del sector, enuncia como misión “lograr que la **preservación** y el **uso sustentable de los recursos** constituyan un **propósito** y una **acción colectiva**. Para conseguir sus objetivos, la política ambiental privilegiará los instrumentos y acciones dirigidos a fomentar entre los ciudadanos la responsabilidad, el conocimiento y la capacidad para prevenir y enfrentar colectivamente la solución de los problemas ambientales”.

“Orientará también sus esfuerzos a promover la intensa, amplia y eficaz participación de los actores sociales e institucionales a través de acuerdos y responsabilidades compartidas, claramente definidos y con instrumentos para su evaluación y seguimiento”. ^[3]

Esta dependencia del Gobierno del Distrito Federal plantea un marco de cinco políticas, que se desprenden del **Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2002 – 2006**, en las que inscribe su accionar. Creemos importante abordarlas, al menos en sus enunciados, ya que éstas constituyen, hoy por hoy, nuestro único camino en la materia:

- 1) Política de Coordinación Intersectorial [4]
- 2) Política de Administración y Responsabilidad Pública [5]
- 3) Política de Corresponsabilidad Social en la Resolución de Problemas Ambientales [6]
- 4) Política de Protección Integral del Acuífero [7]
- 5) Política de Integración de las Acciones Locales a la Escala Global [8]

A nuestro entender, la **Coordinación Intersectorial** se plantea a partir de un esquema elemental de **distribución sectorial del problema**. Es decir, no existe una visión integral del fenómeno que sea la que defina un **abordaje holístico**, sino más bien asume la parte formal de la coordinación, bajo la “mesa intersectorial”, en la que se reparten “las tajadas” del problema. [9]

Para la línea política **Administración y Responsabilidad Pública**, la Secretaría incluye los temas de transparencia, honestidad y rendición de cuentas, que debe regir su accionar y –acorde con la tarea que desempeña- se “propone disminuir los impactos negativos al medio ambiente que las actividades administrativas y operativas del mismo Gobierno generan...”. En este enunciado, la SMA parece estar más preocupada por cumplir con su marco gerencial y en las consecuencias de sus “actividades” (mas no de sus decisiones) en el ambiente.

La política de **Corresponsabilidad Social en la Resolución de Problemas Ambientales** es entendida por la SMA como “desarrollo y fortalecimiento” de la participación de la ciudadanía con el fin de “colaborar con las instituciones en el conocimiento, vigilancia, y ejecución de programas que atiendan el cuidado y conservación de los recursos naturales”. Obviamente que en el planteo resalta

más un ***ejercicio de adhesión por parte de la ciudadanía***, que un proceso de búsquedas a partir de “los saberes locales”, que no necesariamente están incorporados en los programas de gobierno.

En relación con la política de ***Protección Integral del Acuífero***, ésta se resume en seis líneas de acción, que – dada la gravedad de la situación del agua en la Ciudad de México– resultan vitales, pero sólo son enunciativas (ver cuadro). A nuestro entender, se observan los siguientes aspectos: La población, por ejemplo, está considerada de

LINEAS DE ACCION

1. Fomentar el *uso eficiente de agua* mediante programas específicos que permitan optimizar su aprovechamiento, lo que redundará en la conservación del recurso. 2. ***Incrementar las reservas de agua*** en el acuífero propiciando la recarga natural y artificial, para reducir los efectos negativos de sobreexplotación del mismo. 3. Proteger el acuífero, con ***acciones preventivas y de control de la contaminación del suelo*** con un adecuado manejo, tratamiento, y disposición final de residuos; todo desde la perspectiva ambiental. 4. Impulsar el ***reuso del agua***, a través de planes y programas que fomenten el uso del agua residual tratada en procesos industriales y de servicios, donde no sea indispensable el agua potable. 5. Fortalecer la regulación, a través de una adecuada coordinación intersecretarial, y ***promover la legislación y las normas en materia de agua, suelo, residuos, y ordenamiento territorial***. 6. ***Conservar y mejorar los servicios ambientales que presta el suelo de conservación***, en particular los relacionados con la recarga del acuífero.

manera indirecta y no hace mención a la iniquidad en la distribución del recurso (las colonias privilegiadas registran consumos de 600 litros/hombre/día y otras apenas alcanzan los 40 litros/hombre/día) y no se menciona el subsidio generalizado del servicio, por parte del estado (quizás éste sea uno de los motivos del “desprendimiento” del asunto por parte de la población).

En su política de ***Integración de las Acciones Locales a la Escala Global***, la SMA asegura que se “operará una estrategia de cambio climático para la Ciudad” (sic), que promoverá la reducción del ritmo de crecimiento de las emisiones de los gases efecto invernadero (GEI), “a través del ahorro y uso eficiente de los recursos, de la regulación, sustitución de combustibles, mayor uso de las fuentes renovables de energía, la utilización de nuevas tecnologías, así como la reforestación para la captura de carbono, siempre integradas a una política de soberanía y desarrollo nacional”. El crecimiento del parque automotor y el fracaso de la práctica “***hoy no circula***”, la deforestación con fines inmobiliarios y el incremento en la densificación de las construcciones

tanto en el núcleo de la ciudad como en la periferia contradicen esos postulados.

Para muestra... las contradicciones

Del análisis del inciso tercero del artículo primero de la Ley Ambiental del Distrito Federal queda clara la advertencia de “***El manifiesto por la vida***” cuando dice que “el discurso del ***desarrollo sostenible*** parte de una idea equívoca. Las políticas del desarrollo sostenible buscan armonizar el proceso económico con la conservación de la naturaleza favoreciendo un balance entre la satisfacción de necesidades actuales y las de las generaciones futuras (...)”. El inciso al que hacemos referencia dice a la letra: “(...) III. Conservar y restaurar el equilibrio ecológico, así como prevenir los daños al ambiente, de manera que sean compatibles la obtención de beneficios económicos y las actividades de la sociedad con la conservación de los ecosistemas (...)”.

Este condicionamiento primario tanto a la conservación como a la restauración del equilibrio ecológico a la obtención de beneficios económicos y las “actividades de la sociedad” pone en evidencia el espíritu “político” de la ley. Es decir no se puede correr ningún riesgo (ni costo político) relacionado con “contradecir” a las acciones y aspiraciones de la sociedad. De una sociedad que reacciona en la “inmediatez” y en la “coyuntura” de la necesidad, muy bien aprovechada por la dirigencia política, ya que “facilita la vigencia y extensión de los mecanismos clientelares” y, obviamente, los electorales (J. Coraggio, 1996).

Pero más aún, el propio ***Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2002 – 2006*** establece en sus propósitos que “(...) Las acciones dirigidas a la conservación y restauración de recursos naturales, que por su extensión y biodiversidad son de gran importancia para la Ciudad, serán una política prioritaria para el GDF. Éstas deberán repercutir en un aumento de los bienes y servicios ambientales que estos ecosistemas proporcionan. Asimismo se buscará restablecer la continuidad física de éstos, restaurando áreas dañadas que han representado una interrupción para el libre tránsito de la fauna y para la propagación de la flora silvestre, contribuyendo así a la

recuperación paulatina de la biodiversidad. Especial atención se prestará a la evaluación de la eficacia y grado de avance de dichas acciones (...). (Página 54).

Pero en la página siguiente (página 55) dice que “(...) Se promoverá y apoyará el establecimiento de corredores ecoturísticos que ofrezcan los servicios que la población rural puede aportar, como una alternativa productiva y compatible con la protección y fomento de los recursos naturales y su biodiversidad (...).”

El mismo programa promueve un “desarrollo agropecuario que permita preservar y no afectar a los recursos naturales; que sea fuente de ingresos y opción de vida digna para quienes habitan en esta zona; que supere la crisis agrícola actual y desestime la venta de tierras como necesidad de sobrevivencia, y que pueda proveer de alimentos limpios y orgánicos a la Ciudad de México. Bajo esta orientación, la producción agropecuaria será una formidable aliada para conservar los recursos naturales del suelo y una oportunidad para mejorar la vida de los hombres del campo. (...)” (Página 60).

Pero, sin lugar a dudas, una de las acciones que se propone desde el Programa nos llena de perplejidad y asombro. “Se promoverá –dice en la página 58- que las empresas privadas que afecten negativamente la generación de algún servicio ambiental y que por limitaciones justificadas no puedan mitigar o disminuir dicho efecto, inviertan en proyectos de restauración de recursos naturales y conservación de la biodiversidad en áreas remotas que están siendo dañadas por sus procesos productivos. (...)”. Es decir, las empresas constructoras americanas que edificaron una miniciudad, Santa Fe, a costa de los bosques más próximos y fuentes del acuífero de la ciudad, irán a plantar árboles a algún lugar, pero nunca podrán resarcir el daño.

Esta visión “romántica” -a veces presentada de manera absurda- de la convivencia entre las fuentes de producción local y el ecosistema de la ZMCM, que a todas luces se presenta con toda una apariencia ética, no aborda la “construcción de una nueva racionalidad social y productiva”, que en definitiva es el asunto de fondo. Todo este “andamiaje” no hace más que sostener el

“statu quo”, a través del “paradigma de la simplicidad” (E. Morin, 1999) que pone orden mediante las leyes y principios y que convenientemente sirven al capital y a la perpetuidad de la dirigencia política.

Los grandes ausentes

De la revisión de los materiales y la información relacionada con las políticas e instrumentos que dan marco a la problemática ambiental de la ZMCM, observamos algunos temas ausentes. De todas maneras, el jefe de gobierno capitalino anunció a inicios del mes de mayo que se está “preparando el **Código de Desarrollo Sustentable**”, figura legal (otra más) que promete abordar “las decisiones en materia de comunicación, telecomunicaciones, ciencia y tecnología, así como la vinculación del sistema educativo con la economía”.

De acuerdo con nuestra opinión, las cuestiones que se presentan esquivas o que no se abordan son las siguientes:

- En general, existe ausencia de una visión a largo plazo en el planteo de las políticas y las acciones.
- Un Observatorio que -de manera integral- pueda monitorear indicadores generales y específicos, contruidos a partir de la realidad de la ZMCM, independiente del gobierno y autónomo en su operación.
- La sustentabilidad de los recursos acuíferos y forestales como un tema de seguridad nacional.
- El tratamiento de los residuos sólidos como un tema de seguridad nacional.
- El tratamiento de las invasiones de tierras comprometidas con servicios ambientales.
- La construcción de indicadores cualitativos y el cálculo de **capacidad de carga** y el **nivel de ajuste** de la ZMCM.
- La participación de las universidades e institutos especializados, no como “maquilladores” de información sino como epicentro de las grandes discusiones.

- La participación ciudadana propuesta desde una perspectiva protagónica y no de adhesión.

La contaminación ambiental

Por último, y como parte de los requerimientos de la actividad, planteamos uno de los temas –junto con el agua- más acuciantes para la Ciudad de México, como lo es el de la contaminación del ambiente y dejaremos esbozada una propuesta que podría contribuir a disminuir el problema.

La Ciudad de México se asienta en el cráter de un volcán extinto, a 2,240 metros sobre el nivel del mar. A esta altitud, los bajos niveles de oxígeno en la atmósfera impiden que exista una combustión completa en los motores que demandan gasolina, con lo que se aumentan las emisiones de monóxido de carbono y otras partículas.

Con 20 millones de habitantes moviéndose en la ciudad y un parque automotor que supera las tres millones de unidades, responsables de las casi ocho mil toneladas de contaminantes que diariamente se expulsan al aire, las posibilidades de acciones eficaces para atenuar la contaminación son prácticamente nulas.

Frente a la alternativa que tuvo el gobierno local hace tres años atrás de mejorar las condiciones del transporte público (el metro, el metrobús y el tren ligero) y aumentar su capacidad, prefirió invertir en nuevas vialidades y la creación de los “segundos pisos” sobre los principales ejes. Este hecho incentivó el uso del automóvil, ***que coincidió con la entrada en el mercado automotriz de nuevas marcas*** (Fiat, Peugeot, Renault, Mazda, Toyota, Hyundai, Mitsubishi, entre otras), que en el marco de la competencia (y de la deslocalización) crearon esquemas de financiación extraordinarios -a los que se sumaron los bancos y las financieras- “accesibles” para la mayoría de los asalariados (es común que cada integrante adulto de la familia posea un automóvil).

La elección del gobierno del Distrito Federal, enmascarado en la ética de la “izquierda”, seguramente obedeció a la imposición del mercado y puso en jaque la planificación con un sentido de utilidad pública para satisfacer a “aquellos para quienes la velocidad y el confort individualizado son los valores primarios de transporte” y los “que valorizan la fluidez y el lugar de destino”. “Es la diferencia entre una red extendidísima con acceso máximo para los viajeros y otra que ofrezca sólo un acceso privilegiado a una zona restringida” (I. Illich, 1985: 84).

Al aumentar la densidad de autos circulando en la calle, éstos disminuyen su velocidad y aumenta el gasto de gasolina (que llega a los 22 millones de litros diarios), con lo que se incrementa los contaminantes. En 1997, la velocidad promedio de un automóvil alcanzaba los 36 Km. por hora, hoy no llega a 16 kmph.

Así, los principios enarbolados por el Programa Hoy no Circula –puesto en práctica desde el 20 de noviembre de 1989- se ven rebasados, ya que los modelos de automóviles nuevos gozan de la circulación diaria, sin restricciones. La caída de los precios de los autos usados y las facilidades para adquirir uno nuevo determinaron un duro golpe al programa y al Proyecto Proaire 2010, que aún continúa en etapa de investigación.

Insistimos con las conclusiones anteriores: ***ir el fondo del problema significaría atentar contra el uso indiscriminado del automóvil, lo que llevaría inevitablemente a enfrentarse con el mercado de los mismos. Una situación que ningún gobierno quiere adoptar.***

A partir de la observación diaria, podemos afirmar que el uso del auto se lleva a cabo obedeciendo a los patrones que la misma publicidad de mercado se ha encargado de instalar en el imaginario colectivo: “el auto soy yo”. Este mundo del automóvil –del que no escapa el mexicano- estructurado en torno del valor simbólico, más que en el valor de su uso, ha sido hábilmente confeccionado por los fabricantes de automóviles (el mercado), “que producen

simultáneamente tanto los coches como la demanda de coches” (I. Illich,1985: 84).

Resultados de la observación



La tarea –sin ánimo de buscar conclusiones absolutas- estuvo planteada a partir de la observación y el conteo de los autos, disgregados por su tamaño, y de sus ocupantes, aprovechando uno de los semáforos de la avenida Insurgentes, en el cruce con el

Viaducto, en dirección al Paseo de la Reforma. En esta avenida está ubicada la mayoría de las oficinas de la Administración Pública Federal y del gobierno local, así como los principales centros financieros de la ciudad y el país.

Aunque sin un valor de representatividad importante (sólo indicativo), se tomaron ocho muestras, cada 5 minutos aproximadamente, entre las 8.00 y las 8.33 a.m. del día lunes 7 de mayo. En las mismas se contaron 295 automóviles con 334 ocupantes, durante ocho cortes del semáforo. Esto nos lleva a proponer un Índice de Ocupación de Autos (Total de autos/total de ocupantes contabilizados), que para el caso es de 0. 88.

Un análisis pormenorizado nos permite calcular que del total de automóviles identificados, 65 eran compactos (autos pequeños de cuatro plazas) con 71 ocupantes;



198 correspondían a la clase sedan (con cinco plazas) con 226 ocupantes y, por último, 36 camionetas (con seis y más plazas) con 37 ocupantes.

A partir de estos datos se lleva a cabo un ejercicio, por medio del cual se obtienen los porcentajes de subocupación (calculados a partir de las capacidades de cada uno de los tipos de automóviles). Para el caso de los autos compactos el Porcentaje de Subocupación (PS) alcanza a 72.7 % (es decir cada 100 autos pierdo la posibilidad de trasladar a más de 72 personas, que deberán hacerlo en otros automóviles o por otros medios); en el caso de los autos tipo sedán el PS alcanza a 77.2 % y para las camionetas el 82.9 %. En este análisis se desestima las aportaciones disímiles de contaminantes de los tres tipos de automóviles y por consiguiente el “costo ambiental” de estos viajes.

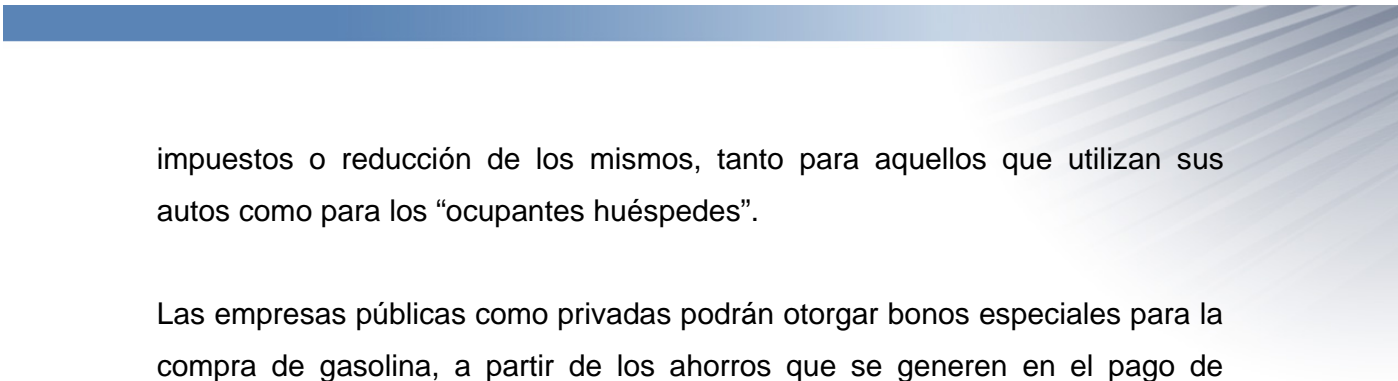
Resultados de la muestra

Hora observación	Automóviles compactos	Ocupantes	Automóviles sedán	Ocupantes	Camionetas	Ocupantes	TOTAL AUTOS	TOTAL OCUP.
8.0	12	12	17	22	5	7	34	41
8.5	8	10	21	24	7	7	36	41
8.9	10	10	23	26	3	3	36	39
8.15	6	6	28	32	8	10	42	48
8.21	10	10	25	28	4	5	39	43
8.25	9	12	32	37	-	-	41	49
8.29	3	3	30	31	1	1	34	35
8.33	7	8	22	26	4	4	33	38
TOTALES	65	71	198	226	36	37	295	334
PLAZAS	260		990		216			
OCUP.	27.3%		22.8%		17.1%			
SUBOCUP.	72.7%		77.2%		82.9%			

Fuente: realización propia

Lo que rescatamos, concretamente, de la experiencia es este patrón de “viajes solitarios”, camino a la oficina, todos por la misma senda y prácticamente con destinos similares. A partir de este razonamiento, se plantea la posibilidad de que las empresas públicas y privadas organicen “rutas solidarias”, a partir de la cual los empleados se coordinen para hacer viajes conjuntos.

Estos emprendimientos serán de compromiso -a partir del conocimiento y la capacitación sobre la contaminación ambiental de la Ciudad de México- y se premiará la participación de la población con exenciones en el pago de



impuestos o reducción de los mismos, tanto para aquellos que utilizan sus autos como para los “ocupantes huéspedes”.

Las empresas públicas como privadas podrán otorgar bonos especiales para la compra de gasolina, a partir de los ahorros que se generen en el pago de estacionamientos. La iniciativa deberá estar respaldada por la legislación y se buscarán mecanismos continuos de premiación para la práctica.

Fuentes:

[1] **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** Título Primero. Capítulo I, "De las Garantías Individuales". Artículo 4. Disponible en la web: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/5.htm?s=> (10/05/07)

[2] **El Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2002 – 2006** "integra la política ambiental que guiará al GDF en el periodo 2002 al 2006, y está dividido en ocho grandes apartados. En el primero se establece su fundamento jurídico y normativo; en el segundo se busca diagnosticar la situación ambiental de la Ciudad, sintetizando sus mayores vulnerabilidades y sinergias riesgosas, pero también sus riquezas y potencialidades; en el tercero se establecen los objetivos generales de la política ambiental; en el capítulo cuarto se especifican las políticas y estrategias de la gestión ambiental del GDF; en el quinto se señalan los instrumentos con los que cuenta; en el sexto y séptimo se mencionan los programas y proyectos prioritarios y especiales que se planean realizar y se están llevando a cabo y en el último se especifica la estructura institucional que conforma a dicha Secretaría. Disponible en la web: http://www.sma.df.gob.mx/sma/download/archivos/programa_proteccion_ambiental_del_df.pdf (07/05/07)

[3] Disponible en la web: <http://www.sma.df.gob.mx> (07/05/07)

[4] Extraído de la web: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/modules.php?name=News&file=article&sid=98> (09/05/07).

[5] Extraído de la web: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/modules.php?name=News&file=article&sid=97> (09/05/07)

[6] Extraído de la web: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/modules.php?name=News&file=article&sid=96> (09/05/07)

[7] Extraído de la web: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/modules.php?name=News&file=article&sid=95> (09/05/07)

[8] Extraído de la web: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/modules.php?name=News&file=article&sid=94> (09/05/07)

[9] **Nota del autor:** Sin lugar a dudas, la coordinación interinstitucional en México -y seguramente en la mayoría de los países latinoamericanos- es el resultado de la concentración del poder político transmutado a la organización del Estado. La estructura organizacional del estado se ha regido bajo el principio de "la especialización" y de "la simplicidad" (E. Morin), que no sólo conlleva a que haya un ministerio de estado para cada "asunto de nación", sino que a su vez hay un programa que atiende cada "problema". El programa para vivienda, el programa para mujeres jefas de familia, el programa para niños lactantes, el programa para caminos, para electricidad, para agua, para reforestación o para controlar incendios, el que atiende a migrantes, el de la tercera edad y el de los niños de la calle y así podríamos continuar. A nuestro entender, una de las razones por las que se ha fortalecido esta lectura "fragmentada" de la realidad, y por consiguiente este tipo de acciones "parceladas", es que está implícito el coto de poder de la institución/programa con sus beneficiarios y con los recursos públicos. ¿Qué sucedería si transformásemos el objeto de los programas de las políticas públicas, hoy, en México y en lugar de tener más de 60 programas con miles de millones de dólares, cada uno atendiendo una porción del problema en cada uno de los beneficiarios, tuviésemos al territorio como elemento común? Seguramente ocurriría una hecatombe. Detrás de la Coordinación Intersecretarial se esconde exactamente lo contrario de lo que se enuncia: son los espacios de control (sutil) que tienen como fin verificar que las atribuciones de cada quien no se vean violentadas y menos aún invadidas por los otros.

Bibliografía:

Bourdieu, Pierre. (1972). "Esquisse d'une théorie de la pratique, suivi de trois essais d'ethnologie kabyle". Librería Droz, Ginebra. Pág.175.

Coraggio, José Luis (1996). Los lugares y el capital global. Ponencia presentada en el Seminario sobre "Desarrollo local, democracia y ciudadanía", Centro de Participación Popular (CPP), 3-6 de julio de 1996, Montevideo, Uruguay.

Coulomb, René. (2000). "Población y Sustentabilidad". En Unión de Grupos Ambientalistas I.A.P. Disponible en la web: <http://www.union.org.mx/guia/poblacionyambiente/poblacion.htm> (09/05/07)

Français, Ariel (2000). "El Crepúsculo del Estado-Nación. Una interpretación histórica en el contexto de la globalización", Gestión de las Transformaciones Sociales - MOST. Documentos de debate - n° 47. Disponible en la web: <http://www.unesco.org/most/francais.htm#autor> (18/12/06)

Illich, Iván (1985). La sociedad desescolarizada, Joaquín Mortiz - Planeta, México. (Pág. 84)

Morin, Edgar. (1999). "L'intelligence de la complexité", editado por L'Harmattan, París, pág. 52.

Muñoz Guarasa, Marta. En el "Boletín Económico de Información Comercial Española" define a la deslocalización (offshoring) como "el traslado de actividades productivas desde países industrializados a países en desarrollo caracterizados por poseer niveles sensiblemente inferiores a su renta per cápita y, por consiguiente, en el salario medio de la población empleada".

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). "Manifiesto por la vida. Por una ética para la Sustentabilidad".

Disponible en web: <http://www.pnuma.org/educamb/documentos/Manifiesto.pdf> (08/05/07)

ANEXOS

El Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2002 - 2006

Este documento integra la política ambiental que guiará al GDF en el periodo 2002 al 2006, y está dividido en ocho grandes apartados. En el primero se establece su fundamento jurídico y normativo; en el segundo se busca diagnosticar la situación ambiental de la Ciudad, sintetizando sus mayores vulnerabilidades y sinergias riesgosas, pero también sus riquezas y potencialidades; en el tercero se establecen los objetivos generales de la política ambiental; en el capítulo cuarto se especifican las políticas y estrategias de la gestión ambiental del GDF; en el quinto se señalan los instrumentos con los que cuenta; en el sexto y séptimo se mencionan los programas y proyectos prioritarios y especiales que se planean realizar y se están llevando a cabo y en el último se especifica la estructura institucional que conforma a dicha Secretaría.

Marco legal en materia ambiental vigente y de aplicación en el Distrito Federal y su Zona Metropolitana.

Distrito Federal (ámbito local)

- Ley Ambiental del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 13 de enero de 2000. En su artículo primero establece que "La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto:

I. Definir los principios mediante los cuales se habrá de formular, conducir y evaluar la política ambiental en el Distrito Federal, así como los instrumentos y procedimientos para su aplicación;

II. Regular el ejercicio de las facultades de las autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal en materia de conservación del medio ambiente, protección ecológica y restauración del equilibrio ecológico;

III. Conservar y restaurar el equilibrio ecológico, así como prevenir los daños al ambiente, de manera que sean compatibles la obtención de beneficios económicos y las actividades de la sociedad con la conservación de los ecosistemas;

IV. Establecer y regular las áreas verdes, áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas de competencia del Distrito Federal, así como manejar y vigilar aquellas cuya administración se asuma por convenio con la Federación, estados o municipios;

V. Prevenir y controlar la contaminación del aire, agua y suelo en el Distrito Federal en aquellos casos que no sean competencia de la Federación;

VI. Establecer las medidas de control, de seguridad y las sanciones administrativas que correspondan, para garantizar el cumplimiento y la aplicación de esta ley y de las disposiciones que de ella se deriven;

VII. Regular la responsabilidad por daños al ambiente y establecer los mecanismos adecuados para garantizar la incorporación de los costos ambientales en los procesos productivos; y

VIII. Establecer el ámbito de participación de la sociedad en el desarrollo y la gestión Ambiental".

- Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 3 de diciembre de 1997.

Ordenamientos jurídicos que tienen relación con la materia ambiental:

Estados Unidos Mexicanos (ámbito nacional)

- Código Penal Federal, que en su Título Vigésimo Quinto, artículos 414 a 423, regula los "Delitos contra el Ambiente y la Gestión Ambiental".
- Ley General de Bienes Nacionales, que en su Título Cuarto, artículos 119 a 127, hace referencia a la Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.

- Ley Federal de Derechos, que en artículos tales como del 1 al 7, 192 a 192-E (Servicios Relacionados con el Agua y sus Bienes Públicos Inherentes 9; 194-C y 194-D (De las Áreas Naturales Protegidas); 194-F y 194-G (Servicios de Vida Silvestre); 194-H (Impacto Ambiental); 194-K a 194-N-5 (Servicios Forestales); 194-O al 194-T-3 (Prevención y Control de la Contaminación); 194-U a 194 W (De la Inspección y Vigilancia); el Título II, "De los Derechos por el Uso o Aprovechamiento de Bienes del Dominio Público. Bosques y Áreas Naturales Protegidas", artículos 196 a 198-B; artículos. 222 a 231-A (Agua); artículos. 232 a 237-C (Uso o Goce de Inmuebles); artículos. 238 a 238-C (Aprovechamiento de la Vida Silvestre); artículos. 276 a 286-A (Derechos por Uso o Aprovechamiento de Bienes del Dominio Público de la Nación como Cuerpos Receptores de las Descargas de Aguas Residuales).

Otras leyes:

- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público,
- Ley de Obras Públicas y Servicios,
- Ley Federal de Metrología y Normalización (elaboración de Normas Oficiales Mexicanas NOM),
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo,
- Ley General de Asentamientos Humanos,
- Ley Minera,
- Ley de Inversión Extranjera,
- Ley de Planeación,
- Ley de Turismo.

Reglamentos vigentes en materia ambiental:

- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental (D.O.F. 30 de Mayo de 2000).
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera (D.O.F. 25 de Noviembre de 1988).
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Residuos Peligrosos (D.O.F. 25 de Noviembre de 1988).
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Registro de Emisiones y Transferencias de Contaminantes (D.O.F. 3 de junio de 2004).
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Áreas Naturales Protegidas.
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Auditoría Ambiental.
- Reglamento para la Protección del Ambiente contra la Contaminación originada por la Emisión del Ruido.
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.
- Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.
- Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- Reglamento de la Ley de Pesca.
- Reglamento de la Ley de Turismo.

Tratados Internacionales vigentes, firmados por México, en materia ambiental y ecológica:

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC), firmado con Estados Unidos de América y Canadá.
- Convenio para la Protección de la Capa de Ozono, 1985. (Depositario: ONU).

- Acuerdo de Cooperación Ambiental entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá.
- Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federal de Alemania sobre el Proyecto denominado "Identificación de Residuos Industriales Peligrosos". (1995)
- Acuerdo de Cooperación en Materia de Medio Ambiente entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y la República Federativa del Brasil. (1995)
- Acuerdo para la Creación del Instituto Interamericano para la Investigación del Cambio Global. (Depositario: OEA). (1994)
- Protocolo de Montreal relativo a las Substancias Agotadoras de la Capa de Ozono. (Depositario: ONU). (1990)
- Convenio para la Protección de la Capa de Ozono, 1985. (Depositario: ONU). (1987)
- Protocolo que Modifica la Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional Especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas. (Depositario: UNESCO). (1986)
- Protocolo a la Convención Internacional para la Reglamentación de la Caza de la Ballena del 2 de diciembre de 1946. (Depositario: Estados Unidos de América). (1959)
- Convención para la Protección de la Flora, de la Fauna y de las Bellezas Escénicas Naturales de los Países de América. (Depositario: OEA). (1942)
- Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. (1991).
- Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas. (1981).
- Protocolo de 1992 que Enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971 (Depositario: OMI). (1996)
- Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES). (Depositario: Confederación Suiza). (1991)
- Carta de Entendimiento entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Gran Bretaña para el Proyecto de Conservación y Desarrollo Rural para los Bosques de Niebla en Chiapas. (1995)
- Carta de Entendimiento entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Gran Bretaña para el Proyecto Campesino de Desarrollo en la Conservación de la Reserva Ecológica y Rural en Chimalapas. (1995)
- Convención sobre la Prohibición del Desarrollo, la Producción, el Almacenamiento y el Empleo de Armas Químicas y sobre su Destrucción (Depositario: ONU). (1997)
- Convención sobre Asistencia en caso de Accidente Nuclear o Emergencia Radiológica (Depositario OIEA). (1988)
- Protocolo de Kyoto a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (1998).