

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA

✓ CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

/// ESTUDIO PSICOSOCIAL DE LAS POLITICAS AMBIENTALES EN MEXICO //

152932

TESINA PRESENTADA QUE PARA OBTENER EL
TITULO DE LICENCIADA EN PSICOLOGIA SOCIAL

P R E S E N T A

✓ RINA VAZQUEZ ESPINOSA.

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1994.

13-XI-85 [signature]



COORDINACIÓN DE SERVICIOS
DOCUMENTALES - BIBLIOTECA

Z
AGRADESCO:

A LA UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA:

Por haberme brindado un lugar dentro de sus instancias, por compartir sus recursos para mi formación profesional, y haberme dado la instrucción, cultura y disciplina que me permitirá enfrentar el camino de la vida.

A LOS PROFESORES:

Por dedicarme parte de su tiempo y de su vida al transmitirnos sus conocimientos y experiencias durante mi formación profesional.

**A MI DIRECTOR DE TESIS:
LIC. JAIME PENA SANCHEZ.**

Agradesco toda su dedicación, apoyo, comprensión y sobre todo sus conocimientos y experiencia transmitidas en mi formación y culminación de este trabajo. Motivación de grandesa amistad que me ha brindado, le doy gracias por todo.

1150



DOY GRACIAS

Te doy gracias a ti señor..... por haberme brindado la oportunidad de vivir una etapa en mi vida, tan importante en compañía de mi familia, amigos y profesores que me dan la fuerza y espíritu de superación para enfrentar la vida.

A MIS PADRES.

Les agradezco profundamente el esfuerzo, apoyo, comprensión, orientación y motivación, el darme la oportunidad de obtener la educación profesional para enfrentar el camino de la vida.

A MIS HERMANAS.

^Z
Miriam, Milca y Amibelec agradezco, su ayuda, apoyo, comprensión que me brindaron para lograr unidas mi meta.

A MIS AMIGOS.

^Z
Agradezco todos aquellos momentos especiales que vivimos juntos, por ese entusiasmo que siempre me han brindado, por su amistad y apoyo en una etapa tan especial de mi vida.

A ALGUIEN TAN ESPECIAL.

Le doy gracias a la vida por haberte conocido, y brindarme la oportunidad de vivir momentos tan especiales contigo, que en todo momento me demostro su ayuda y me alento para seguir adelante a pesar de los tiempos difíciles.

Doy gracias a todos los seres, que por algún motivo me ayudaron a lograr esta bella ilusión, que hoy y siempre estarán en mi corazón.

INDICE

ESTUDIO PSICOSOCIAL DE LAS POLITICAS AMBIENTALES EN MEXICO.

	Pág
INTRODUCCION	1
1.- CONTEXTO HISTORICO DEL MEDIO AMBIENTE EN MEXICO	
1.1 <i>La relación hombre-naturaleza como fenómeno social.</i>	10
1.2 <i>Periodos históricos del Medio ambiente en México.</i>	13
1.2.1 <i>La integración del hombre a la naturaleza.</i>	
1.2.2 <i>Las altas culturas indígenas y el comienzo de la alteración del medio natural</i>	
1.2.3 <i>Proceso histórico de la colonia y el deterio ambiental</i>	
1.2.3.1 <i>El deterioro ambiental.</i>	
2.- EL MODELO DE DESARROLLO Y EL IMPACTO AMBIENTAL DEL ESTADO MEXICANO.	
2.1 <i>Efectos ecológicos del modelo de desarrollo.</i>	38
2.1.1 <i>Características centrales del modelo de desarrollo.</i>	45
2.1.2 <i>Efectos ecológicos del sistema político.</i>	
2.1.2.1 <i>Efectos ecológicos de la política Industrial.</i>	
2.1.2.2 <i>Efectos ecológicos de la política energética.</i>	
2.1.2.3 <i>Efectos ecológicos de la política social.</i>	
3.- LA POLITICA AMBIENTAL DEL ESTADO MEXICANO.	
3.1 <i>Definición de la política ambiental en México</i>	83
3.1.1 <i>Fases importantes de la política ambiental estatal</i>	
3.1.2 <i>La política ambiental del actual sexenio.</i>	
3.2 <i>El discurso ambiental del estado mexicano.</i>	111
3.3 <i>La legislación ambiental.</i>	117
3.4 <i>La estructuración institucional de la política ambiental</i>	120
3.5 <i>Una problemática ambiental: el aire de la ciudad de México.</i>	125
3.5.1 <i>El uso del automóvil en la ciudad de México.</i>	



4.- LAS POLITICAS DEL USO DEL AUTOMÓVIL EN LA CIUDAD DE MÉXICO.	
4.1 <i>El uso del automóvil en la ciudad de México</i>	131
4.1.1 <i>El automóvil y su uso.</i>	
4.1.2 <i>El automovilista y su medio ambiente</i>	
4.1.3 <i>La contaminación por uso del automóvil.</i>	
4.2 <i>Las políticas gubernamentales sobre el uso del automóvil.</i>	140
4.2.1 <i>Implementación de las políticas del uso del automóvil</i>	
4.2.3 <i>El control del uso del automóvil en la ciudad de México.</i>	
4.2.3.1 <i>Las medidas para el control de la contaminación.</i>	
5.- LAS ACTITUDES DEL AUTOMOVILISTA HACIA LA NORMATIVIDAD Y FUNCIONAMIENTO DEL USO DEL AUTOMÓVIL	
5.1 <i>Los automovilistas y la normatividad.</i>	147
5.2 <i>Los automovilistas y el control del uso del automóvil.</i>	175
5.2.1 <i>La percepción del público automovilístico sobre los centros de verificación.</i>	
5.2.2 <i>La funcionalidad del programa "Hoy no circula".</i>	
5.3 <i>Las prácticas cotidianas en el funcionamiento de las medidas para el control del uso del automóvil.</i>	186
6.- RESULTADOS.	191
7.- CONCLUSIONES	207
8.- APENDICE A	
9.- APENDICE B	
10.- APENDICE C	
11.- APENDICE D	
9.- BIBLIOGRAFIA.	

INTRODUCCION.

El estudio psicosocial de las políticas ambientales en México, si bien surge por preocupaciones personales que atañen a la ciudad de México, se define dentro de un ordenamiento lógico-subjetivo de investigación que implica un razonamiento de la realidad para aprenderla.

Así se parte de una problematización de una intencionalidad personal que se ubica dentro de la cuestión ambiental, y marca la direccionalidad que se persigue en este estudio, reconstruir las actitudes que atañen al sector automovilístico hacia las políticas ambientales.

Desde donde las actitudes de los automovilistas, es el tema investigado que se ubica dentro de las políticas ambientales y da sentido a los múltiples determinaciones en ella. De ahí que si las actitudes es un proceso psicosocial presente en las políticas ambientales es fundamental delimitar la complejidad que se estudia.

Si nuestro interés es ubicar las actitudes del sector automovilístico, estas serán sólo las que determinan su acción como usuario de un objeto que contamina y define la aplicación de política ambiental del Estado Mexicano. Desde donde sus prácticas que imprime la política ambiental establecidas como normas o medidas ecológicas definen las actitudes del automovilista.

Pero ubicar las actitudes del automovilista hacia las políticas ambientales, se contextualiza principalmente a partir de un fenómeno ambiental, la contaminación del aire, en tanto sea la base de la existencia tanto de su ~~actitud del automovilista~~ como de las políticas ambientales.

De igual manera, las políticas ambientales se imprimen en un contexto económico, político y social del Estado Mexicano que ubica el propósito de controlar la contaminación emitida por automovilistas. De tal manera o efecto ecológico que define a las políticas del uso del automóvil con objetivos precisos de controlar el uso del automóvil, mediante una normatividad que se especifica en acciones concretas que tienen la obligatoriedad de ser cumplidas por el automovilista.

Y de esta manera concretizar el impacto psicosocial de las políticas ambientales en el sector automovilístico, con la incidencia de ámbitos que contiene el todo articulado de una manera específica, desde una posición epistemológica, la dialéctica-crítica. Que nos permite reconstruir sus actitudes y nos brinde un panorama aún más claro y real de un fenómeno meramente social, y no sólo de los avances técnicos y biológicos que todavía a estas alturas quieren explicar. Siendo que la vida del automovilista es en ciudad, hacerlo inteligible forma parte de la psicología social.

Para ello, la investigación se emprendió bajo la directriz de un esquema de investigación que ubicaba las relaciones entre los ámbitos articulados en las actitudes del automovilista; se empezó con la determinación de fuentes de información documentales que los trataba de manera general en libros, revistas, periódicos. Paralelamente se emprendió al diseño de un instrumento de piloteo como fuente de información de campo.

Para cuando se emprendía el análisis y fichado de fuentes documentales, el pilotaje del instrumento de selección de información se discriminaba. Ubicando áreas de investigación: políticas y sus prácticas, el uso del automóvil, la comunicación, afecto al medio ambiente, el espacio del automovilista, transporte público y la contaminación del aire.

Se analizaron y sistemátizaron con la ayuda de dos jueces para la elaboración de un instrumento final de aplicación. Sin embargo, la lectura y análisis de las fuentes documentales hasta entonces realizadas se correlaciono con la información obtenida en el instrumento para realizar el instrumento mixto final, con 30 reactivos tipo likert, 9 preguntas cerradas y una abierta, que bastaron para ubicar las actitudes del automovilista hacia las políticas ambientales.

Sin embargo, no podemos negar que existe en su aplicación resagos de información si el aborgaje de los sujetos a los que hiba dirigidos fue harto difícil, no se pudo controlar una serie de variables en su aplicación. Como el evitar la no respuestas a algunos reactivos, precisamente porque el sujeto no la entendía o simplemente no tenía ninguna respuesta hacia esa afirmación.

No obstante, la aplicación del instrumento fue adecuada y suficiente para que se identificaran las actitudes del automovilista sobre el uso del automóvil, sobre la normatividad para controlarlo y sobre el funcionamiento de la norma. Con la ayuda de un paquete estadístico se logro además la correlación entre sus actitudes con la

actitud en general hacia las políticas ambientales, y ver de cuales factores dependen su actitud. Además de ver el grado de correspondencia que existe entre la actitud del automovilista y las políticas ambientales.

Fue así que contando con esta información y con el análisis de las fuentes documentales se emprendió a la sistematización de ambas para la presentación de un esquema de presentación de resultados. Discutido y analizado con el asesor de la investigación. Se clasificó y reordenó las fichas de trabajo documental y la información de campo. Para la elaboración a la redacción final.

Esta amplia explicación del aborgaje del estudio es pertinente ante las dificultades que se presentan al enfrentarse a un estudio psicosocial, aunque contemporáneo requiere de un análisis más profundo que la aplicación de un instrumento cuantitativo limita en su incorporación a una investigación. Sin embargo, el resultado del estudio de las actitudes de un sector tan amplio de la sociedad, es interesante por cuando es el espejo que deja ver lo real de una posición o lazo social en la población hacia el medio ambiente y hacia las políticas ambientales que se establecen con el objetivo de mejorar nuestro medio ambiente social.

Por esa misma razón se parte en la explicación del estudio con la ubicación de la relación entre naturaleza-hombre como fenómeno social, y no se establezca a la cuestión ambiental con inclinación a considerar al medio ambiente como algo natural, sino precisamente como una totalidad social entendida en términos de una sobreconformación de lo social sobre lo natural, a partir de que el

hombre es parte del medio ambiente y forma un sistema complejo interactuante entre un sistema natural y un sistema social.

En donde la modificación de la naturaleza afecta al hombre originando cambios en sus condiciones de vida y en las relaciones con sus semejantes. De tal manera que la relación hombre-naturaleza y la transformación que se deriva de esta relación es así un fenómeno social.

Que a lo largo de la historia del medio ambiente se engloba en aspectos estructurales de la relación sociedad-naturaleza hasta complejizar la relación de un sistema social en relación al sistema natural coexistiendo en un deterioro ambiental significativo en la degradación de su medio ambiente que ha incidido en un franco descenso de la calidad de vida y bienestar de la población, convirtiendo paulatinamente en un medio ambiente social como ecosistema fallido, que deteriora su medio natural y depende de los insumos naturales exteriores, elaborandos en como productos inapropiados a la naturaleza, se concentran en ciudades industriales-urbanas.

Pero es precisamente la organización en sociedad, donde la interacción del ser humano-naturaleza, la que ha evolucionado, tornándose más compleja y distante de su relación con la naturaleza. Hasta formar una de sus creaciones históricas, específicas y relativamente reciente, un Estado Mexicano, como su producto, su modo de expresión y de organización, que la sociedad alcanza en su mantención y progreso.

Pero es la intervención organizada que la sociedad lleva a cabo en la naturaleza de un estado mexicano lo que conocemos como

desarrollo económico. El cual lejos de estar inmerso en ilusiones de crecimiento, sólo revela el camino hacia la destrucción la relación hombre-naturaleza, con efectos ecológicos que enfrenta la sociedad mexicana en sus expresiones económicas, política y social.

Donde la política ambiental es el resultado de la voluntad del Estado mexicano y de las condiciones estructural que origina un modelo de desarrollo, el llamado a proteger el medio ambiente, incorporado "desde afuera" por la conferencia de Naciones Unidas sobre el Ambiente Humano en 1972.

No obstante, la política ambiental en México actualmente se enfrenta ante una política que establece la protección al ambiente una de las más altas prioridades del crecimiento, así como requisito para dar viabilidad al proceso de la modernización del país. Con un discurso ambientalista como estrategia para comprender y enfrentar las múltiples crisis que actualmente nos agobian, sin parecer lograrlo.

Un ejemplo es la problemática ambiental del aire de la ciudad de México, enfrentada con el establecimiento de políticas ambientales, no han logrado superar la crisis ambiental que vive la población de la ciudad de México.

Uno de tantos sectores involucrados en la contaminación del aire de la ciudad es el automovilista, el cual su actividad se ha vuelto una necesidad de controlar mediante políticas sobre el uso del automóvil significando programas y planes que establecen las normas o reglas ecológicas que deben ser aceptadas y realizadas por los automovilistas.

De tal manera que la expresión obligatoria de la norma o regla es la expresión concreta de la política ambiental que se define en sus actitudes del automovilista hacia las políticas ambientales sobre el uso del automóvil.

Por cuanto por actitud entendemos la posición de aceptar o no la regla ecológica, basta para explicar el impacto psicosocial de la política ambiental sobre el control del uso del automóvil.

Es así que como emprendemos con la primera parte del estudio con la complejidad creciente de las relaciones medio ambiente-sociedad manifiestas históricamente en distintos periodos de la historia del medio ambiente en México. Empezando con la integración del hombre a la naturaleza, donde a través de la evolución del hombre en un medio ambiente natural hace de sus peculiaridades instrumentos para vivir con la naturaleza adaptándose armónicamente, con prácticas integrales al ecosistema natural. El segundo periodo de las altas culturas indígenas y el comienzo de la alteración de los ecosistemas es la revolución en la producción de alimentos que significó el comienzo de la alteración de los ecosistemas, al incorporar la agricultura y la domesticación de animales, la fabricación de alfarería y la elaboración de metales le permite el aprovechamiento de la energía más allá de la mera subsistencia que le proporcionaba la caza y la recolección. En detrimento de las primeras alteraciones de los ecosistemas naturales. Sin que tuvieran un alto grado de consumo energético, ni salida de contaminantes eran ciudades con ecosistemas con autarquía energética propia. Sin embargo el tercer periodo, proceso histórico de la colonia y el deterioro de los ecosistemas, es

precisamente con la conquista de los Españoles cuando se condiciona la colonización sobre la base de la estructura organizacional de las ciudades indígenas y el deterioro ambiental. Fue el grado de adelanto agrícola, alfarero y minero alcanzado por los indígenas lo que les permitió organizar un eficiente sistema de explotación de los recursos naturales, originado por un genocidio que cambio valores, costumbres, técnicas, tácticas y actividades productivas ecológicamente ajustadas al ambiente como se desequilibró los ecosistemas y en si mismo un deterioro ambiental que lleva a la crisis ambiental.

En la segunda parte del estudio se llega a visualizar esos cambios radicales que históricamente se fueron agudizando hasta llegar a formar un estado que adquirió una vigencia de largo presente y dio pauta a una lógica más reiterada a los desequilibrios ecológicos .

Para ello establecimos las bases de su formación y evolución del estado mexicano que impulsa un modelo de desarrollo económico con una hegemonía centralizada que da coherencia a una organización de la sociedad en articulación con la naturaleza más compleja y destructiva. Visualizada en efectos ecológicos de un sistema político, a nivel industrial, energética y social de evasión a una reorientación de la política según los requerimientos ecológicos. Especificada en diversas dificultades políticas que repercuten en el ambiente.

Es así como en la tercera parte del estudio se emprende al estudio de las políticas ambientales, empezando precisamente con los antecedentes y definición de la política ambiental en México, hasta llegar a la política del presente sexenio, permitiendonos ir más allá de las dificultades del sistema político a nivel ambiental, en un

discurso ambientalista que la política ambiental imprime bajo un desarrollo sustentable como la estrategia idónea para recuperarnos de la crisis ambiental, sin lograr serlo mientras se encuentren bajo una pensamiento idealista que no deja ver la realidad del porqué de esa crisis.

Sin embargo vemos también que ha evolucionado esa política ambiental en su legislación y estructuración orgánica en la sociedad, encontrando un lugar específico a los problemas ambientales bajo leyes concretas que controlan el desequilibrio que imprime la evidente crisis ambiental. Uno de tantos que vive la población de la ciudad de México, la contaminación del aire, con sus características geográficas, demográficas, económicas, sociales y políticas enfrenta esta problemática con políticas ambientales. El sector que parecería más involucrado en su contribución a la contaminación del aire de la ciudad de México es el automovilista .

En la cuarta parte del estudio se analiza el porqué del uso del automóvil es el impulsor de políticas ambientales sobre el uso del automóvil, primeramente bajo un nivel subjetivo impreso en su uso y luego en su medio ambiente en el que se desarrolla, ubicando una lógica de su uso y una preocupación de la sociedad para controlar la contaminación que emite usarlo, hasta llegar a la implementación de políticas gubernamentales sobre el uso del automóvil, bajo su control con medidas o normas que el automovilista debe realizar para su circulación en las calles de la Ciudad de México.

Establecidas obligatoriamente sobre el sector o grupo de la sociedad y ser cumplida y aceptada como política ambiental social.

Así finalmente en la quinta y última parte del estudio se concretiza la importancia psicosocial de las políticas ambientales, dentro de las actitudes del automovilista hacia las políticas sobre el uso del automóvil. A partir de su normatividad y funcionamiento de la política, ubicada en una incongruencia actitudinal sobre la necesidad de mejorar el medio ambiente y las políticas para realizarlo. Porque mientras las políticas ambientales son más simbólicas que reales, sus actitudes son positivas por el mejoramiento del ambiente, y negativas hacia las normas o reglas ecológicas para controlar su deterioro, el funcionamiento la respuesta a esa contradicción o incongruencia que vive el automovilista en su organización psicológica de hacer política dentro de la cuestión ambiental.

ESTUDIO PSICOSOCIAL

**DE LAS POLITICAS AMBIENTALES
EN MEXICO**

DISTRITO FEDERAL.

Hoy un día como tantos
camino con mi familia
por la avenida de los árboles muertos
respirando apenas bajo el hongo viscoso
que como un cielo de gases
cubre la ciudad del sol estos días

**

Con ellos de la mano
entre la multitud embotellada
leo sobre el mar de coches
las letras de plomo que forman
en el espacio de la mañana
el vaticinio del fin próximo
de la vieja Tenochtitlan.

**

Hoy un día como tantos
con mi familia
camino por el bosque de cemento
observando los árboles muertos
que como pulmones marchitos
anuncian nuestra propia muerte.

CONTEXTO HISTORICO DEL MEDIO AMBIENTE EN MEXICO

" Como empujados por espíritus invisibles los caballos de fuego del tiempo corren veloces, arrastrando el carro ligero de nuestro destino; nosotros debemos tan sólo sostener las riendas valerosamente y cuidar de que el carro no se estrelle a derecha contra un peñasco o se derrumbe a izquierda en un precipicio.
¿ Hacia dónde vamos? ¡ Quién sabe! ¿ Es que nos acordamos siquiera de dónde venimos?.

Goethe.

1.1 La relación hombre-naturaleza como fenómeno social.

En la actualidad, el tema del medio ambiente se ha puesto de moda en diversas discusiones al guardar una serie de aspectos de fondo que se proyectan al considerar, al hombre como parte del medio ambiente, formando un sistema complejo interactuante entre ambas entidades, que aisladas de su dialéctica no tiene sentido. Esto es, no existe un medio ambiente natural independiente del hombre porque al sufrir siempre la acción transformadora, afecta y determina el proceso articulación que obedece a su propia naturaleza.

De hecho, la historia del hombre ha sido la elaboración constante de instrumentos como la búsqueda de formas para establecer relaciones con la naturaleza, la ha ido utilizando y adaptando a sus necesidades. Dicha modificación permanente de la naturaleza y que ésta afecta al mismo tiempo al hombre originando cambios en sus condiciones de vida y en las relaciones con sus semejantes.

Dentro de este proceso dialéctico de influencias recíprocas, la relación hombre-naturaleza no se da en términos abstractos, sino del hombre en tanto grupo social, en un medio ambiente específico. La relación del hombre con la naturaleza y la transformación que deriva de esta relación es así un fenómeno social. No existe, por lo tanto, una escisión entre sociedad y naturaleza o mejor dicho, entre sistema social y sistema natural, debiendo éstos ser concebidos como partes de un todo, como dos subsistemas interrelacionados, integrados a un sistema mayor.

A lo largo de la historia, la acción del hombre sobre los procesos naturales se ha ido materializando el medio ambiente construido, que se lleva a cabo en un espacio preexistente a la vida humana y a cualquier sociedad. Se trata de un espacio físico, natural, o en su acepción más común, del medio ambiente natural que va creando otro espacio que está básicamente determinado por las relaciones humanas y por su organización social. Junto al espacio físico se construye así un espacio social.

Al mismo tiempo, la interacción sociedad-naturaleza, por la intervención del hombre sobre el medio ambiente y las consecuencias que de ella se derivan no son hechos o fenómenos aislados, sino que transcurren dentro de un continuo temporal, que al abordar, la existencia de dos tipos de tiempo se hace evidente: el tiempo en que transcurre la sociedad humana y los sistemas naturales.

"El primero corresponde a la realidad social, que va generando su propia sucesión a través de un proceso dialéctico, originando nuevas relaciones entre individuos y, por lo tanto, nuevos mecanismos de regulación del proceso social y natural"(1)

Es decir, la sociedad humana tiene su propio tiempo secuencial en función del cambio que resulta de la interacción reciproca producida en su seno.

En cambio, el tiempo de los sistemas naturales, son de muy largo transcurso, pero también pueden ser súbitos, violentos, alterando por completo un proceso y afectando profundamente la base natural sobre la que se asienta la vida humana. Sin embargo , se gestan cambios en el sistema natural acordes a una necesidad temporal propia del sistema social.

De ahí que la complejidad creciente de las relaciones medio ambiente-sociedad se manifiestan históricamente en distintos periodos con cada vez más estrechas relaciones entre ellos , que no sólo enriquecen el proceso evolutivo histórico del medio ambiente, sino la realidad histórica que se investiga.

(1) Pablo Bifani. *Medio Ambiente y Desarrollo*. p 24.

1.2 Periodos histórico del medio ambiente en México

Sin duda alguna la historia del ambiente debe considerarse una primera fase para esbozar globalmente naturaleza y sociedad humana con un enfoque totalizante que permita ir marcando los aspectos estructurales históricos de la realidad ambiental actual.

1.2.1 La integración del hombre a la naturaleza

Ante la aparición del hombre en el medio natural, preexiste su evolución del mundo natural. La cual permite demostrar que los ecosistemas no se constituyen de una vez y para siempre, sino que sufrieron profundas modificaciones a la largo de la historia.

"Los procesos de gestación de las formaciones geológicas y de la vida acuática y terrestre abarcó mil veces más años que toda la historia de la humanidad."(2)

El hombre, como rama del árbol de los primates, probablemente se originó en el antiguo continente Gondwana. Aproximadamente hace uno 135 millones de años vivía en los árboles. Más tarde el cambio climático procedió a raíz de la primera glaciación permitió que ciertos primates se internaran en las llanuras, mediante la combinación mano, ojos, cerebro, en un cuerpo erguido, el hombre pudo imponerse al resto de los animales.

(2) Luis Vitale. *Hacia una Historia del Ambiente*. p 25.

El hombre surgió en un ambiente natural , hace 2 millones de años, conjugandose su fase de "homo ledens" con la de "homo faber y sapiens" hasta llegar a constituirse en un ente que biológicamente no ha tenido cambios esenciales desde varios cientos de miles años.

El hombre, resultado de la evolución de una rama de los primates, surgió provisto de órganos especializados como la mano de pulgar libre y opuestos a los otros dedos y un sistema nervioso y psíquico que le permiten la fabricación de instrumentos y herramientas de trabajo para su supervivencia en el medio natural.

Pero la ineludible relación que guarda como hombre con la naturaleza , demuestra que es solo una de sus criaturas que se diferencia de otras por la capacidad de abstraer, tomar conciencia, reflexionar o razonar. Hasta hacer de ellos sus peculiaridades instrumentos para convivir con ella y de esta forma hacer suyas sus extraordinarias riquezas.

Era en que los grupos recolectores, pescadores y cazadores se integran a la naturaleza, primeros hombres que no sólo se adaptan a la naturaleza, sino que reacondiciona y transforma la naturaleza a sus necesidades, sin afectar la autoregulación del sistema, porque sólo consumían lo que era imprescindible para subsistir. Con una dieta a base de lo que proporcionaba el medio natural.

Pero con el descubrimiento del fuego, permitió al hombre iniciar el proceso de control de energía, que no sólo servía para cocinar alimentos, sino también para fabricar herramientas, y luego instrumentos para fabricar nuevas herramientas, que la misma necesidad de recolectar, cazar y pescar obligaron al hombre a elaborar. No sólo utilizando la piedra, sino también el hueso, el marfil y las maderas duras para fabricar arpones, buriles, punzones y anzuelos.

Tecnología que les permitió una primera apropiación de la naturaleza que no ha sido debidamente apreciada de acuerdo a su valor, en la relación hombre- naturaleza, a través del trabajo.

Como vínculo histórico, el trabajo, empiezan a generar agrupaciones entre los hombres, en esa temprana edad. Considerada como un cierto tipo organización Social, donde se practicaba la asociación de los hombres para la caza colectiva y la fabricación conjunta de los equipos y herramientas.

Pero aún así sus prácticas para su supervivencia estaban integradas al ecosistema, adaptándose a su proceso natural, no afectaban la vegetación, la caza no conducía al exterminio de las especies, y la recolección de frutos y vegetales no originaba desequilibrios ecológicos.

Si en algún caso la recolección de frutos y la caza llegaba a afectar el balance ecosistémico, el daño era pronto reparable, por cuanto estos grupos, que eran nómadas, abandonaban el lugar, facilitando el proceso de autoregulación del ecosistema

De ahí que estos primeros grupos no desencadenaban alteraciones ecológicas irreparables, debido a su armonía con la naturaleza, y un tipo de organización, que les permitía la cooperación y distribución de alimentos para su supervivencia.

1.2.2 Las altas culturas indígenas y el comienzo de la alteración de los ecosistemas.

El tránsito de la sociedad recolectora a la sociedad agrícola comienza hacia el año 4000 a.c aproximadamente. Con la revolución en la producción de alimentos, que significó el comienzo de la alteración de los ecosistemas .

"Por primera vez en la historia, el hombre introdujo cambios significativos en los flujos energéticos. El inicio de la producción agrícola permitió cierto control de la transferencia de energía. El hombre comenzó a ejercer un dominio -aunque relativo- de las cadenas tróficas, aumentando, mediante la domesticación de animales los consumidores secundarios".(3)

(3) *Ibid.* p.41

Aunque no se ha podido establecer la forma como se produjo la transición del periodo recolector al agro. Existen la distinción de dos fases importantes en este período, una aproximadamente 4 000 años antes de nuestra era hasta el año 1 000, en que se producen los primeros avances en la agricultura y la cerámica; y otra, del años 1000 al 1500 en el que se alcanza un estadio superior agroalfarero y minerometalúrgico, en la culturas maya, inca y azteca.

Pero, los avances más revelantes de este periodo fueron la agricultura, la domesticación de animales, la fabricación de alfarería y la elaboración de metales , que le permitía el aprovechamiento de la energía más allá de la mera subsistencia que le proporcionaba la caza y la recolección.

La agricultura fue una de las primeras intervenciones significativas del hombre en los ecosistemas. Los procesos de siembra y cosecha introdujeron cambios sensibles en el ambiente, que junto a la domesticación de animales se aprovechaba la energía que se almacena. Sin embargo, en su fase temprana, la agricultura y la domesticación de animales se combinaban con la recolección, la caza y la pesca,

Porque:

"La agricultura y la crianza de animales presuponen la existencia de un cierto excedente de víveres. Y esto por dos razones: en principio, porque su técnica exige la utilización de simientes y animales para fines no directamente alimenticios, con el objeto de producir más plantas y carne para una época ulterior. Después, porque la agricultura ni la crianza de ganado procuran instantáneamente el alimento necesario para la conservación de la tribu, y porque se necesita una reserva de víveres para el período que transcurre entre la siembra y la cosecha. De ahí que ni la agricultura primitiva ni la crianza pudieran adoptarse inmediatamente como principal sistema de producción de un pueblo".(4)

Aparecieron por etapas, consideradas en principio como actividades secundarias respecto de la caza y a la recolección de frutos, complementándose mucho tiempo con ellas. Hasta que la agricultura, proporcionó la vida sedentaria, con una organización cooperativa de trabajo, que tenían pero ahora aplicable en la tierra laborable, roturada en común, como propiedad comunal.

Fue con el riego artificial que se aceleró el proceso de producción agraria, constituyendo, con los primeros barbechos, el factor decisivo en el cambio de la técnica agrícola.

" Los indigenas construían terrazas o andenes hacia donde dirigían las acequías que abrían desde los rios o las ladera de las quebradas. El riego artificial sobre terrazas escalonadas se practicaba en toda la zona andina, desde México hasta Chile , lo que revelaba una importante organización social para el cultivo".(5)

(4) *Ibid.* p.47

(5) *Ibid.* p. 48

Muestra de que los pueblos indígenas perfeccionaron el sistema de regadío artificial, como una de las primera fuentes energéticas que logro controlar la sociedad humana. Paralelamente con la domesticación de animales, significó un gran acontecimiento, porque se empezó a usar una energía que completaba su propia fuerza de trabajo.

La tecnología indígena alcanza su más alta expresión en el trabajo y elaboración de los metales.

" Los aztecas e incas conocían casi todas las aleaciones y dominaban las técnicas de martilleo, vaciado de metal y repujado, generando una tecnología propia tan avanzada para la época".(6)

Para lograr estos avances minerometalúrgicos utilizaron la energía proveniente del carbón de leña en los hornos de fundición que demostraban el grado elevado de su metalurgia. Inminentemente reconocida como los inventos más avanzados de la época.

Al igual que la fabricación de vasijas, ollas y otros productos de cerámica que facilitó la cocción rápida de alimentos, mejorando la dieta alimenticia. Cerámica que no sólo era para tareas domésticas sino también de carácter decorativo, en las que se utilizaba colores llamativos. Desde luego, elaboradas con una técnica tan depurada que ahora, no podrían fabricarse.

(6) *Ibid.* p. 51

Siendo motivos de una manifestación cultural el hombre expresa su integración al sistema de la naturaleza. En general sus motivaciones culturales inspiradas por la estrecha relación con la naturaleza, se manifestaban con más claridad en la práctica con la "magia", con el intento de interpretar la relación con la naturaleza.

".... (la magia) forma un esfuerzo de la mente humana por encontrar una explicación del mundo y de la vida, para luchar contra lo desconocido, apelando a las fuerzas de la naturaleza y, al mismo tiempo, tratando de controlarlas"(7).

Lo cual demuestra que había una participación directa del ser humano que trataba de aprehender la naturaleza a través de emociones violentas.

Su organización social pasaba de la horda del periodo recolector, al gens y a la tribu, basada en los lazos de parentesco, que desempeñaban el trabajo conjunto para ejecutar labores de interés común y distribución igualitaria. Es decir, la acción de parentela exigía, a su vez, que cada individuo desarrollara la función social asignada, que correspondía a un equilibrio en el campo de las relaciones humanas, considerando esencial por aquel equilibrio ideal de la naturaleza, era de por sí mismo garantía material de supervivencia, volvía a pedir modelos específicos de conducta.

(7) *Ibid.* p.52

No obstante, gran parte de la organización social estaba estructurada en torno al trabajo para el regadío artificial: construcción de terrazas, desecación de pantanos, canales y andenes para facilitar la circulación del agua destinada a la producción agraria. Lo cual todo estaba en función de explotar al máximo las aguas fluviales para el regadío artificial.

Esto permitió aumentar el excedente de producción, que se utilizaba para el intercambio comercial, o bien se dejaba como reserva o se reinvertía dentro de la comunidad. Sin dejar ser conducto a un inicio de alteración de los ecosistemas naturales.

Sin embargo, estas ciudades indígenas, no tenían un alto grado de consumo energético, porque en cada ciudad habían muchos árboles, plantas, pastos, lagunas, arroyos y otros componentes autotróficos que proporcionaban energía propia.

La mayoría de los habitantes de la urbe estaba dedicada a tareas agrícolas, que los autoabastecía. El consumo de agua era elevado, pero las ciudades no tenían salida de agua contaminadas ni desechos imposibles de reciclar. Sino eran ciudades integradas a los ecosistemas.

Por ejemplo, la ciudad de teotihuacan, como la ciudad más populosa y poblada, la mayoría de la gente cultiva las tierras de los alrededores, dedicada a las actividades artesanales fue sede de un Estado poderoso que extendió su dominio sobre vastas áreas ecológicamente ricas, con sistemas integrales a los ecosistemas.

En efecto los primeros asentamientos urbanos, que comenzaron a surgir en aldeas y ciudades iniciaban el proceso de revolución urbana, que a nuestro juicio, estas ciudades indígenas, no tenían un alto grado de consumo energético ni eran un conglomerado importador de energía. Y nunca dejaron de estar relacionadas con el campo. Atreviéndonos a caracterizar a estas ciudades indígenas como ecosistemas con "autarquía energética propia".*

* Entiendo por autarquía energética propia como el autoabastecimiento de energía.

1.2.3 Proceso histórico de la colonia y el deterioro de los ecosistemas

Con la llegada de los Españoles sobre una base ecológica, con exuberante vegetación, metales preciosos, zonas cultivadas con regadío artificial, abundante mano de obra, se condicionó la colonización y el deterioro de los ecosistemas.

Esto es, la rápida y fructuosa colonización Española fue el grado de adelanto agrícola, alfarero y minero que habían alcanzado los indígenas. Esa tecnología le permitió a los Españoles organizar en pocos años un eficiente sistema de explotación. De no haber contado con indios expertos en el trabajo minero, agrícola resultaría inexplicable el hecho de que los españoles, sin técnicos, ni personal especializado, hubiera podido descubrir y explotar las riquezas del país. Además de encontrar con pueblos sedentarios que conocían la domesticación de animales y el sistema de riego artificial que facilitó a los españoles la tarea de colonización.

Sin embargo, la introducción de tecnología Española, se entremezcló con la tecnología indígena, pero en un principio se aprovechó de esta última y terminó por imponerse la primera en función del aumento de la producción de materia prima para la exportación.

Situación extructural histórica que facilitó a los españoles el aprovechamiento de las bases ecológicas con la instauración de una economía a la que sólo le interesa la exportación de productos agropecuarios y mineros.

"Con la conquista de México se inicia un periodo que se caracteriza por el nacimiento y apreciable desarrollo de una economía mercantil..., sistema mercantil que surge como "enclave" en el seno de una estructura diferente..., el choque....más violento.. que empieza a desgarrarse y aún físicamente a ser destruida la vieja cultura mexicana. Por tratarse, de una cultura vieja y con hondas raíces,...que, de un modo o otro, es defendida por millones de habitantes y, por otra parte, porque España sufre un evidente atraso económico y técnico, porque espera recibir beneficios inmediatos".(8)

Economía mercantilista que reemplaza la economía de las comunidades indígenas para la producción de materias primas y la extracción de metales preciosos. Porque:

"La economía indígena es la única capaz de producir, a corto plazo los beneficios que España espera recoger precisamente de la conquista, de ahí que de momento respete el régimen de propiedad y de producción y muchos instituciones de los pueblos"(9).

(8) Alonso Monteverde. *Dialéctica de la economía Mexicana*. p. 22

(9) *Ibid.* p.23

Es decir, el conquistador comprende que es sobre la economía indígena como podía satisfacer su apetito de ganancia, bajo el móvil de lucro y el propósito de encontrar formas más eficaces de explotación del trabajo indígena. Introduce el valor de cambio y la economía monetaria en una sociedad que sólo conocían el valor de uso y la economía natural.

De ahí que la instauración del mercantilismo no signifique desconocer la existencia de comunidades indígenas que siguieron practicando la economía natural. Pero el proceso de colonización fue socavando las bases de las comunidades. Porque no podían permanecer "marginadas" del proceso de la economía introducida por la colonización. Los indígenas fueron incorporados violentamente al régimen de explotación y destrucción; genocidio que ya había comenzado con las guerra, o por epidemias importadas por los colonizadores. Que aceleraba su dismunición de gran parte de la población y afecto seriamente a los ecosistemas que habían logrado una sustancial integración al ambiente.

"Las consecuencias de la catástrofe demográfica fueron la destrucción de actividades productivas ajustadas al ambiente, la desaparición de la clase de los sacerdotes que tenían el conocimiento empírico más evolucionado y con ellos, de técnicas y tácticas ecológicamente apropiadas".(10)

(10) Osvald Sunkel y N. Gligo. *Estilos de Desarrollo y Medio Ambiente en América Latina*. p.138

Cambios en las estructuras de las comunidades indígenas, que poco a poco va consolidando la economía colonial que no se prolonga uniforme, ni suave, sino abre paso en medio de una surda y violenta lucha que va perdiendo gradualmente a medida que las actividades más lucrativas quedan en manos de los Españoles, las relaciones mercantiles se extienden y la economía de la Nueva España queda en su conjunto integrada a el naciente mercado mundial.

"La nueva España no es una excepción respecto a otros países en los que, antes y después, se desenvuelve la economía de mercado;....., lejos de ser pacíficamente implantado, se ve precedido de una cadena interminable de atropellos, abusos y vejaciones que en el contexto histórico en que se producen, son necesarios para que la naciente burguesía comercial y agrícola afirme y consolide su posición dominante ".(11)

Con la nueva economía implantada en función de la exportación primaria, fueron configurando subsistemas que aceleraron el desequilibrio de los ecosistemas. Como por ejemplo, Las explotaciones agrarias de un sólo producto, como el cacao, trigo, azúcar, provocaron los primeros desequilibrios ecológicos, osea los ecosistemas se hicieron más vulnerables. Debido a que la diversidad es una de las principales características que garantiza la estabilidad de los ecosistemas.

(11) Alonso Monteverde. *Dialéctica de la Economía Mexicana*. p. 29

El aporte más significativo de los Españoles a los ecosistemas fue la introducción del caballo y el ganado vacuno, aumentando las posibilidades de aprovechamiento de la energía animal, que en poco más de un siglo se multiplico, pero gracias al excedente que la explotación de los ecosistemas proporcionaron para la producción del ganado.

La explotación ganadera se convirtió en un importante rubro de exportación ocupando tierras que afectaron los ecosistemas. Debido a la concentración de la propiedad territorial, arrebatas a los indigenas, y destruyendo los pequeños subsistemas de producción agricola que habían desarrollado . Con el objeto principal de obtener una producción a gran escala de productos para la exportación, sin preocuparse de los desequilibrios ecológicos que comenzaron a generarse.

Con las formas de explotación de la energía humana, impuestas por los Españoles para abastecer su mercado, como la "encomienda" de servicios sólo reflejan las relaciones más esclavistas que producían grandes beneficios a los colonizadores, provocado a su vez la drástica disminución de las comunidades indigenas por los trabajos forzados a que eran sometidos.

"El indio no elige al señor y no establecen vínculos de vasalleje, como el siervo del medievo. El indígena encomendado era más explotado que un siervo".(12)

En razón de que no sólo eran mercancía sino también un instrumento de producción empleado especialmente para extraer metales preciosos o trabajar en las plantaciones. Que se reflejó ante la escasez de mano de obra, en la crisis del régimen encomienda.

"Cuando la Corona empezó a quedar relegada ante la ambición y la falta de escrúpulos de casi todos los conquistadores, la encomienda comenzó a su vez, a exhibir sus graves contradicciones e incluso su ineficacia.... no había suficiente trabajadores para mantener esas instituciones, y muchos reclamaban la mano de obra indígena".(13)

Dada la escasez de mano de obra, los españoles tuvieron que recurrir a los mestizos para cubrir esta necesidad. Sin embargo, esta nueva energía humana no podía ser sometida al régimen esclavista disimulado que se había practicado en los indígenas. Sino implantar nuevos regímenes de trabajo como el asalariado, el inquilinaje, la aparcería y la medianería.

Los mestizos, que afinales de la colonia eran el sector mayoritario de la población, constituyeron la base de nuevos regímenes de trabajo, que expresaban el surgimiento de un capitalismo embrionario, dependiente del sistema capitalista en formación.

(12) Luis Vitale. *Hacia una Historia del Ambiente en América Latina*. p.67

(13) Alonso Monteverde. *Dialéctica de la economía mexicana*. p.29

" Que España trató de interferir en todo momento con trabas y restricciones artificiales al desarrollo mercantil e industrial...Más de allí no puede derivarse que tal régimen expresa un supuesto feudalismo sino antes lo contrario precisamente el desarrollo inicial del capitalismo..., que trataba de retener para sí los beneficios del intercambio con la colonia y de la superioridad metropolitana y del capitalismo de otros países, que pese a todos las trabas de España, se abría paso en el nuevo mundo" (14)

Lo cual todo indicaba que la dirección del país era hacia un capitalismo. Pese a las rígidas prohibiciones y al celo con que trató de sustraerse a la Nueva España. Sin embargo la vieja fortaleza colonial acaba por ceder ante el embate de un capitalismo exterior en ascenso, y ante las propias fuerzas internas, no por débiles inexistentes, que han venido gestándose de mucho tiempo atrás.

1.2.3.1 El deterioro ambiental.

El deterioro ambiental , no podemos negar comenzó hace muchas centurias, pero fue la colonización la que realmente promovió el proceso de deterioro del ambiente, que en muchos casos es el resultado de la degradación paisajista secular que ha incidido en un franco descenso de la calidad de vida y bienestar en sector mayoritarios de población, desencadenando procesos de marginación geográfica, y subintegración a los paisajes productivos, lo que a su vez, a hecho iniciar nuevos ciclos de deterioro ambiental y cambios en el uso del suelo.

(14) *Ibid* p. 34

En fin, el deterioro ambiental empezó con los primeros núcleos urbanos fundados por los Españoles como ciudades-fuertes, que servían de apoyo para el avance de la conquista. A medida que avanza la colonización, la mayoría de las ciudades se desarrollaron en función de la economía exportadora, generando la ciudad-puerto como Veracruz.

Algunas ciudades se erigieron en zonas ya culturizadas por los indígenas. En función de la explotación de metales preciosos y materias primas en zonas donde abundaba mano de obra indígena. Se agruparon alrededor de las ciudades, creadas con la finalidad de ejercer un mayor control y de tener mano de obra indígena cerca.

Otras ciudades crecieron en epicentros mineros, el descubrimiento de estas zonas mineras, promovía el traslado sistemático de pueblos indígenas ya aculturados, con el fin de obtener la ayuda primera de mano de obra. Lo cual representará la iniciación de la transformación del paisaje, la fundación de nuevos núcleos urbanos y de pueblos indios a los que se pretenderá que se aten a la ciudad colonial.

Estas ciudades con finalidad, funcionamiento y organización diametralmente opuesta a las ciudades indígenas. Y así estructuradas, las nuevas ciudades fueron perdiendo flujos energéticos propios y comenzaron a depender de la importación de energía externa, inclusive en los casos como el de la ciudad de México, donde los Españoles refundaron la ciudad sobre los antiguos asentamientos urbanos indígenas, que sí tenían autosuficiencia energética

Así, la ciudad de México, a medida que se organizaba y regularizaba las actividades cotidianas comenzaron a aparecer necesidades imposteglables que se hicieron necesarias de atender.

".....Implanda en una laguna, descubrió el tremendo problema de las inundaciones, pues al fundarse la ciudad hispánica se había alterado el drenaje natural, se produjeron las primeras en 1553 y se repitieron varias veces... Pero a principios del siglo XVII, cuando el virrey Montesclaros emprendió la obra del acueducto de Chapultepec para proveer de agua a la ciudad, se proyecto también y se puso en ejecución una vasta obra de desague que se prolongaría durante más de un siglo".(15)

Cambios que deterioraban el ambiente vislumbrado en el paisaje con acequias y alcanterillas, puentes para cruzar los canales. Ciertamente, con construcciones religiosas que imprimian su sello a la ciudad , sin comparación posible con la arquitectura civil. Revelaban la significación de la iglesia en el seno de la sociedad y los rasgos fundamentalmente de la mentalidad de sus clases altas. Pero revelaban, además, algunos fenómenos sociales y culturales de importancia, puestos que los estilos arquitectonicos respondieron tanto a la gravitación de la influencia peninsular como a las condiciones propias de la ciudad.

(15) Luis Vitale. *Hacia una historia del Ambiente en América Latina*. p. 75

A fines del período Colonial, las ciudades estaban en pleno proceso de crecimiento. México sobrepasaban los 100,000 habitantes. Cambiaron el paisaje y alteraron, en parte, el ambiente al constituirse en los primeros ecosistemas no naturales dependientes de los flujos energéticos externos. Paralelamente abandonando y aplastando las formas de convivencia integrativa al ambiente practicada durante siglos por las comunidades indígenas.

Durante la época republicana se acentuó el proceso de deterioro de los ecosistemas, al continuar las formas de explotación implantadas por la colonización Española. "La revolución de 1810 cambió la forma de gobierno político, no la estructura socioeconómica heredada de la colonia. Los sectores de la clase dominante criolla estaban comprometidos en una política económica cuyo denominador común era la exportación de productos agropecuarios y mineros".(16)

Limitados al proceso de liberación a la independencia política formal, originó que el país entrará a un nuevo tipo de dependencia, el de la metrópolis europea, al permitir la entrada indiscriminada de manufactura extranjera, para asegurarse mejores precios y mayor demanda de sus materias primas, que plasma las bases del nuevo pacto colonial.

"A partir de la segunda mitad del siglo XIX se conformo (un nuevo pacto colonial), como resultado de los efectos que la revolución industrial tuvo en los países más avanzados, lo que significó para México un período de crecimiento al estrechar relaciones con los mercados internacionales y los capitales extranjeros, así como una articulación más efectiva del mercado mundial, por la producción especializada de materias primas y la importación de productos manufacturados" (17)

Este nuevo pacto colonial con los países europeos en pleno proceso a la revolución industrial aceleró el deterioro de los ecosistemas, debió a que:

"Las tierras fértiles fueron utilizadas solamente para explotar los productos de exportación. Se aceleró la devastación de bosques con el fin de habitar tierra para la economía agroexportadora. Las comunidades indígenas, que conservaban todavía a fines de la colonia algunas parcelas, fueron expulsadas de sus tierras.....La propiedad territorial... fue dedicada a la crianza masiva de ganado o al cultivo de determinados cereales y plantaciones, consolidándose un subsistema agrícola de escasa diversificación, que acentuaba el deterioro de los ecosistemas"(18).

Muestra de que nuestro país sólo se desempeñaba como abastecedor de materias primas básicas y como importador de productos industriales.

Durante el siglo XIX, también se acentuó el desequilibrio ambiental con el énfasis de la economía capitalista, que subordinaba al país a las necesidades de materias primas de las metrópolis europeas, que originó la sobreexplotación de los recursos naturales de manera indiscriminada, que arrasó con la flora y fauna del país.

(17) Alonso Monteverde. *Dialéctica de la economía en México*. p. 39

(18) Luis Vitale *Hacia una historia del Ambiente en América...* p. 77

A mediados del siglo XIX, comenzó la explotación de los combustibles fósiles, como el carbón, la madera, el petróleo, afectando los ecosistemas por la devastación excesiva en beneficio de las metrópolis altamente industrializadas. Intervención del hombre que empezó a modificar los frágiles ecosistemas que rápidamente se deterioraban , convirtiéndose muchas áreas en zonas crecientes de desertificación, transformación de vegetación, sequías, que para fines del siglo grandes extensiones se mostraban con erosión y con vegetación deteriorada.

Con una economía de exportación México empezó a configurar las características del subsistema urbano, debido al auge de las ciudades que habían sido creadas en la colonia en función de una economía agrominera exportadora, lograron un relevante crecimiento durante la segunda mitad del siglo XIX en el que se produjo un ostinablemente aumento de exportación . La ciudad desplazó al campo, convirtiéndose en el centro económico, político y cultural. La contradicción campo-ciudad se fue ahondando a medida que fue adquiriendo una fisonomía capitalista en detrimento de las provincias agrarias.

Muestra de ello, eran las guerras civiles postindependencia, expresión de la rebelión de las provincias contra la capital. Pero la victoria militar de la ciudad-capital sólo afirmaba los intereses de las regiones y el poder central.

" El triunfo de la ciudad--capital significó el aplastamiento de las economías agrarias pequeñas y de las industrias artesanales del interior que habían logrado generar una tecnología propia. La entrada indiscriminada de manufactura extranjera, estimulada por la política del gobierno central ..., liquidó todas las posibilidades de crear una industria nacional, con una tecnología adecuada a las posibilidades del país".(19)

Con el surgimiento de ciudad--capital central, la dependencia respecto de las metrópolis europeas no sólo se expresó en lo económico, sino en lo cultural, debió a la preponderancia del comercio extranjero que empezó a cambiar las costumbres no sólo de los habitantes, sino también de la clase dominante y de la pequeña burguesía, fenómeno que estableció una nueva forma de dependencia interna entre la capital y la provincia. La ciudad se apropiaba del excedente económico generado en las provincias consumando la división del trabajo entre campo-ciudad.

Pero a medida que la ciudad--capital se transformaban en sociedad urbana se penetraba en una mentalidad mercantilista que la burguesía criolla había empezado con lentitud con la introducción de una economía capitalista en formación. En el fondo, la sociedad rural fue reducida poco a poco, a los esquemas urbanos.

"Después de 1870 empezó el lento cambio de otras ciudades. Varias adoptaron la iluminación a gas, introdujeron los tranvías a caballo, perfeccionaron los sistemas de aprovisionamiento, comenzaron a pavimentar algunas calles y mejoraron los servicios de seguridad".(20)

(19) *Ibid.* p. 81

(20) *Ibid.* p. 82

Todo esta artificialidad del medio ambiente, produjo mayor demanda de mano de obra, iniciandose el fenómeno de imigración del campo-ciudad. Que van gestando capas medias, integradas especialmente por artesanos, pequeños comerciantes, profesionistas, etcétera; que comienzan a modernizarse. Paralelamente, surgen los primeros núcleos de obreros que laboran en las empresas manufactureras. Lo cual se promueve la transformación de la ciudad, siguiendo el modelo y los estilos arquitectónicos de las metrópolis europeas.

"Con los modernos edificios, muchos de los cuales eran sede de las grandes casas comerciales, reflejaban la penetración del capital extranjero, sobre todo a finales del siglo pasado y principios del presente. Las ciudades incorporaron transportes, como los modernos tranvías, que expresaban el desarrollo capitalista, aunque vengado.."
(21)

Es por ello, que la transformación de la ciudad--capital, van paulatinamente artificializando el medio ambiente, que se ha interpuesto crecientemente entre el hombre- naturaleza, creandose la ilusión de que cada vez se depende menos de ella. Y todos las prácticas en relación con la apropiación de la naturaleza, agricultura, silvicultura, pesca y minería, van perdiendo importancia, mientras se expande la tecnología más evolucionada, como industria de transformación y de servicios de fondo sólo muestran un equívoco. Sólo que para que ese ambiente artificial funcione se requiere de un adecuado abastecimiento de alimentos y agua, es decir, para que el

(21) *Ibid.* p. 83

medio sea visible y productivo, es indispensable se suministre energía, extraída de la naturaleza.

Así algunas ciudades del país empezaron a convertirse paulatinamente en un ecosistemas fallidos, siendo centros concentradores de insumos naturales , y lugares en que se elaboran la mayor parte de los productos correspondientes . A su vez que se concentran la mayoría de la población, agravando significativamente el deterioro ambiental. Desarrollo urbano que responde al papel de la ciudad en la articulación de la periferia con el sistema mundial y expresión de las características de dependencia acentuada a partir de la década de 1930, con el inicio del proceso de industrialización, transformando estas ciudades en sociedades industriales-urbanas.

2.-EL MODELO DE DESARROLLO DEL ESTADO MEXICANO.

A estas alturas de la evolución del Estado, cabe preguntarse qué papel tiene éste en el problema ecológico, qué participación tiene en resolver las dificultades de la destrucción del medio ambiente.

Luis Garita Bonilla

2.1 Impacto ambiental del estado mexicano.

Históricamente, el medio ambiente natural ha tenido cambios radicales, que se fueron agudizando hasta llegar al presente siglo.

Donde la supervivencia humana, es la evidencia clara de revisar las formas de articulación del ser humano, organizado en una sociedad, con la naturaleza, lo que da sentido y fondo a las condiciones actuales del medio ambiente-sociedad mexicana.

Lo cual es imprencindible ignorar, porque sólo así entenderemos los efectos ecológicos que lleva impreso. No sólo, dentro de sus manifestaciones en la dinámica política, económica y social sino en una de sus creaciones históricas, específicas y relativamente reciente, el Estado mexicano. El cual lejos de estar inmerso en una dinámica de cambio , ha dejado la huella de un proyecto desarrollista lleno de ilusiones modernistas, que sólo revelan el camino hacia una destrucción entre los hombres, sino sobre los hombres de un planeta llamado tierra.

Por eso, el estado mexicano antes que nada es una creación histórica, ineludablemente presente. No siendo prudente ocuparse de reseñar las formas y variaciones de los estados que cubre varios siglos, si lo es por el olvido que resucita el despertar de aquellos estados indígenas, que desaparecieron al ser conquistados y dominados por los Españoles. Porque a partir de, entonces, México y su población se hundía en un estado Español cada vez más dependiente, que obedecía a la explotación de la colonia en beneficio de la metrópoli, destruyendo la armonización entre la naturaleza-hombre. A pesar que 1821 se consumía la independencia de la nación, penosamente, en una nación, sí subordinada y más depredadora que la otra.

Razones históricas del Estado Mexicano, fundamentales para su base, en una estado nacional con intereses oligárquicos locales, que durante el Porfiriato, se formaron, para sellar su fortaleza con la entrada en escena económica nacional de los capitales extranjeros.

Aunque dió origen a un estado liberal oligárquico, su fracaso llegó, por cuanto las correlaciones de fuerza cambiaron, debido a que su proyecto de modernización se volvió más excluyente, y otros sectores reclamaron participación en las decisiones estatales, además de su incapacidad para permitir el ascenso de nuevas élites políticas provocó que su dirección entrará en crisis.

Crisis revolucionaria mexicana que trasciende al constituir un nuevo estado que adquirió una vigencia de largo presente, y dió pauta a la introducción del país en una lógica más reiterada a los desequilibrios ecológicos y en sí mismo al hombre llevandolo a una crisis ambiental del cual ya es parte.

Sin embargo para poder ver sus efectos, más específicos, es necesario mostrar los movimientos, que le dieron paso a formarse como el poder central que dirige un modelo de desarrollo que establece la dinámica de la interrelación entre la sociedad mexicana-medio ambiente.

Por el hecho de haber surgido de un movimiento revolucionario triunfante, y en este caso, de un movimiento en el que tuvieron amplia e intensa participación las masas populares, que requerían de su soberanía popular. Se estableció un orden constitucional en el que funda su estructura jurídica: El constitucionalismo social, obra de los revolucionarios y de su base social. Legítima su institucionalidad a medida en que se fueron cumpliendo algunas de las más importantes tareas de la revolución.

Necesariamente el constitucionalismo social, ya integrado como garantía a los derechos sociales, introduce una modificación en la relación con los fines del Estado, y amplía considerablemente las atribuciones y los medios que le permiten ser agente promotor del crecimiento económico y social.

Así este estado revolucionario mexicano se va enderezando hacia la formación de un régimen presidencialista y la mejor prueba de ello, la da la misma constitución de 1917 que inicia el proceso de institucionalización del presidencialismo.

Ante las necesidades nacionales y políticas que ponían en juego el destino de la revolución, entre ellas, la reforma agraria, rescate de las riquezas nacionales que se encontraban en manos de extranjeros y la satisfacción de las exigencias del naciente proletariado urbano. Problemas, que ni el legislativo, ni el judicial constituían poderes capaces de resolver, sólo el presidente, con su capacidad ejecutiva podría hacerlo

Pero, antes de que se constituyera un poder institucional, ya se había asentado una base económica, a través de una reforma hacendaria:

"....., emprendida bajo un nuevo y radical impulso de la dirección estatal en materia económica, sentó las bases de la infraestructura productiva. El alcance de los programas carretero e hidráulico llega a nuestros días; el dinamismo de la red camionera con la que se integro el mercado nacional propició la movilidad de bienes, en tanto que obras de riego con las que se impulsó la producción agrícola -al generar excedentes- estimularon la industrialización el proceso de reconstrucción sólo se detuvo por el impacto de la gran Depresión de 1929" (22).

Que durante los primeros años de la década de los treinta el mundo capitalista, que aún vive los efectos de la depresión económica iniciada en octubre de 1929, adopta una política económica basada en gran parte en la teoría keynesiana sobre el empleo, el interés y el dinero, con el fundamento de la intervención del estado en las actividades de desarrollo del país.

En México, la llegada de Lázaro Cárdenas al poder coinciden con este momento, por lo que no se sustrae a las nuevas condiciones críticas de los países capitalistas, por cuanto las raíces económicas nos ubicaban como país dependiente de los mismos. Así la nueva política económica de Cárdenas queda permeada de dicha respuesta, resumida en una definición del estado ante la sociedad, como ESTADO BENEFACTOR; materialización de un nuevo estilo de política económica, propuso establecer medidas proteccionistas, extender las obras públicas, desarrollar políticas de incentivo al capital privado y satisfacer algunas demandas sociales básicas.

Estas transformaciones económicas mundiales, quedaron establecidas para el desarrollo nacional, en el que se afianzaba el Estado como rector del proceso económico. Y Cárdenas una vez en el poder, se dió a la tarea de ampliar las bases para una política intervencionistas del estado en la economía y la sociedad mexicana.

Para ello, Cárdenas requirió la consolidación del poder estatal, que lo lleva cabo mediante la organización y el control político de los grupos obreros, campesinos y empresarios. En una integración orgánica del partido oficial de la revolución, de organizaciones, de manera tal que se pusieran bajo el dominio del estado, las bases del desarrollo nacional.

Sin duda,

"Una política semicorporativa que mantenía separados al proletariado y al campesino para evitar que en el proceso de reformas sociales las masas escaparan al control del Estado, una política populista que facilitaba la reorganización del Estado sobre de una serie de concesiones que garantizaban ese control; la transformación del PNR en PRM ligando estrechamente las masas trabajadoras al Estado a través de las organizaciones corporativas, la sindicalización de los burócratas, la expansión del sector público y la implementación del bagaje ideológico reformista de la revolución, produjeron resultados decisivos. El país entero había sido organizado, incluidos los empresarios obligados a pertenecer a las Camaras correspondientes. Pocas veces en la historia un Estado había obtenido tal legitimidad y un dominio tan definitivo sobre la vida económica, política e ideológica de un país" (23).

Política de masas que implicó una estrategia económica muy importante: la reformulación de las relaciones de producción como despegue económico dentro de un marco de una sociedad igualitaria; y así la necesidad de conciliar intereses incorporando ambas fuerzas, el capital y el trabajo, a un proyecto de desarrollo bajo el control, dirección y protección del Estado.

Porque:

"Solo el Estado tiene un interés general, y, por eso, sólo él tiene una visión de conjunto. La intervención del estado de ser cada vez mayor, cada vez más frecuente y cada vez más a fondo" (24).

Contexto en el que aparece el estado hegemónico centrado en el presidencialismo, de hacer de él, un organizador del consenso y promotor activo del desarrollo nacional. Intento que se da y precisamente cuando las clases son organizadas en pro de objetivos económicos. Estado que paso a desempeñar una función protagonista, al asumir una verdadera rectoría económica. Por un nuevo modelo de desarrollo impulsado desde él. Donde se le da coherencia en una organización de la sociedad en articulación con la naturaleza, tornándose más compleja y destructiva.

Si consideramos que el proceso de intervención organizada que la sociedad lleva a cabo en la naturaleza es parte importante de lo que conocemos como desarrollo económico. En efecto, el estado del ambiente no es sólo consecuencia de desarrollo, sino un importante prerequisite para que éste ocurra.

2.2 Efectos ecológicos del modelo de desarrollo del estado mexicano.

2.2.1 Características centrales del modelo de desarrollo.

El interés general del estado en el desarrollo del país, necesitaba un motor que lo impulsara, la inversión privada, ampliamente reconocida en su participación en la economía.

Pero su participación suponía dos condiciones básicas: procurar en su progreso, el progreso del país, y someterse a la dirección y preeminencia del estado como rector de la economía. Siendo importante en las relaciones en sociedad, Cárdenas había logrado reivindicar los derechos tanto de trabajadores como de patrones y mediante una especie de alianza entre ambos, dinamizar las fuerzas de producción y favorecer la acumulación de capital. Colaboración y articulación en torno a una labor común: la Industrialización y la independencia nacional.

Pero, fue hasta la década de los 40, como la industrialización del país es considerada como el camino más idóneo para consolidar la economía. Que se insertó en la coyuntura mundial favorable provocada por la Segunda Guerra Mundial, cuando surgió la urgente necesidad de sustituir una amplia gama de importaciones, a causa del conflicto bélico, no era posible seguir adquiriendo.

La guerra provocó la expansión de la demanda internacional, sobre todo por parte de Estados Unidos, de artículos que el país tenía la posibilidad de producir, y generó también una fuerte entrada de capitales extranjeros que buscaban la paz del país para ser invertidos.

Así las condiciones para la industrialización, generadas por los gobiernos revolucionarios, se complementaron para iniciar dicho desarrollo industrial de México, mediante la estrategia de sustitución de importaciones, como esencia del proceso de diversificación de la actividad económica y de políticas de protección, fomento y regulación industrial.

La industrialización por sustitución de importación emprendió su camino que duraría 40 años, a la postre hacia una industria manufacturera creciendo en contrapartida al sector agropecuario, cuya presencia se redujo, de 21% a principios del periodo, a sólo 9 % a finales del mismo.¹

En este sentido podemos afirmar que la industrialización cambió a México, de ser un país agrario- minero se transformó en industrializado a nivel intermedio.

¹ Rene villareal. *Desarrollo Industrial en México* en: Granados Róldan Otto, et al. *México 75 años de la revolución*. p.306

Y la muestra de ello es, que durante el periodo comprendido de 1936-1956 el amplio impulsor de crecimiento fueron los bienes de consumo no duraderos, entre los que destaca el paquete básico, logrando una competitividad en el mercado mundial, conformando de tal manera en un núcleo de actividades industriales exportadores. Sin embargo después de 1956 y más específicamente en 1960, se reduce estos bienes de consumo agropecuario y el consiguiente aumento de los bienes intermedios y de capital.²

Así la estructura de las manufacturas para el periodo de 1960-1982, permite constatar el avance de la participación de la industria. Con el aumento en la participación de la industria química, derivada del petróleo, productos de caucho y plástico de 11.4% a 25.4%; asimismo, la industria de productos metálicos de 9.1% a 16.6% del total. Estos desarrollos dinámicos se realizaron dentro una lógica de industrialización sustitutiva y de crecimiento hacia adentro.³

Si bien, "...el estado tenía, pues, que volver toda su capacidad económica en aras del progreso nacional", estos datos demuestran la tendencia de industrialización del país hacia el progreso económico nacional. Lo cual debía ser sostenida sobre todo por los empresarios nacionales. Su componente fundamental, el destacado papel del Estado, que debía organizar y promover las relaciones económicas entre los diferentes sectores.

² *Ibid.* p. 307

³ *Ibem*

El apoyo a la industria nacional, el estímulo -aunque de manera tardía- al comercio exterior y la provisión de recursos financieros a las empresas públicas.

En el marco de una política económica dirigida al mercado interno se incentivaron las inversiones privadas mediante los siguientes instrumentos: una política de comercio exterior de carácter proteccionista, la expansión de la infraestructura, el suministro de energía a precios reducidos, el estímulo al consumo masiva, bajas cargas impositivas y una política agraria favorable a la industrialización. La industrialización acelerada debe garantizar el mayor grado posible de abastecimiento del mercado interno con productos nacionales a fin de incrementar el empleo y los ingresos, reduciendo al mismo tiempo la dependencia externa.⁴

Sin embargo, desde 1940, y más claramente desde principios de los años sesenta, el sector agrario ha sido postergado cada vez en favor de la industrialización. Esto se debe, entre otros factores, a la subvención a los alimentos, hecho que ha beneficiado sólo a la población urbana y a la industria transformadora por medio de bajos costos de producción y mano de obra barata, así como mediante precios moderados de materia primas de origen agrario, lo que favorecía el consumo y la exportación de productos agroindustriales. Los reducidos precios de venta de los alimentos básicos, las superficies de producción demasiado pequeñas y la alta tasa de crecimiento de la

⁴ Edith Kürzinger, *et al.* *Política ambiental en México.* p.44

población, sumados a una política agropecuaria que, por un lado, promovía a cualquier precio las grandes explotaciones orientadas a la exportación y, por el otro, excluía a los campesinos y los ejidatarios del acceso a los créditos y al asesoramiento, tuvieron como consecuencia que hubiera escasos estímulos a la producción, y por ende, rendimientos insuficientes en muchas zonas rurales⁵

Los ingresos en las áreas rurales alcanzaban cada vez menos para sostener las familias lo que desató la inmigración masiva hacia las ciudades, especialmente al Distrito Federal. La producción de alimentos se redujo de tal manera que ya no garantizan más el autoabastecimiento, volviendo imprescindible importaciones en volúmenes cada vez mayores.⁶

La irrupción de la crisis del endeudamiento en septiembre de 1982 puso término al "milagro económico mexicano" que había brillado hasta los años setenta por sus elevadas tasas de crecimiento y el alto grado de estabilidad, y que aparentemente iba a prolongarse por unos años más gracias al "boom" petrolero.

Sin embargo lo más grave del asunto fue que a partir de la disponibilidad de crédito exterior barato cultivó expectativas de crecimiento espectacular y relativamente ilimitado, que para ese año la ilusión se desvaneció al coincidir el incremento drástico de las tasas de interés con la caída en los precios de petróleo, revelaron con crudeza la crisis estructural.

⁵ *Idem*

⁶ *Idem*

Que ponía fin a un modelo de desarrollo proteccionista desvestido de progreso nacional. Y bajo la superficie escandalosa del proyecto de De La Madrid, que asumió la tarea de ajustar su dimensión, sus rasgos salían a la luz:

"* Una agricultura dual de rentables cimas comerciales y deprimidos valles de autosubsistencia.

* Una industrialización fincada en la mano de obra barata, con salarios inferiores al aumento de productividad, sindicatos eficaces en el control de sus agremiados, estabilidad interna de precios y protección comercial, generador de altas ganancias.

* Expansión de las grandes concentradoras de las ganancias- y con ellas de la riqueza- en un mercado dinámico de clases altas, compartido por la burocracia bien pagada y la expansión relativa de grupos medios: un mercado élite con fuerte consumo.

* Los bienes de producción necesarios para alimentar ese circuito de producción y consumo.

* El aval político y regulador económico del modelo el estado, administró el descontento y la desigualdad, garantizó ganancias y mano de obra pacífica, infraestructura pública y servicios, educación gratuita, subsidios al consumo y la producción. Y el mayor "insumo" de todos: estabilidad política." (25).

Y sus efectos se expanden refrentando el agotamiento de la participación estatal.

".....(es): el fin de una época del capitalismo contemporáneo , esto es: la crisis de la posguerra, conocida como crisis del modelo Keynesiano o del estado social o benefactor. Esta crisis,....., puede definirse a partir de la contradicción que se presenta entre el mercado y el estado . El continuo crecimiento del aparato estatal, la innovación y restricción que éste realiza sobre la economía, comienza a funcionar después de cierto momento como obstáculo al desarrollo. Parece que la expansión estatal marcha paralela al crecimiento de la ineficiencia y que la potencialidad del mercado se inhibe fuertemente cuando el Estado impone restricciones"(26)

(25) Héctor Aguilar Camín. *Después del Milagro*. 29-30 pp.

(26) *Ibid.* p. 28

Y bajo éste esquema, el gobierno de la madrid delineó un conjunto de medidas , que se abocaran a la tarea de llevar a cabo un cambio estructural de la economía mexicana. Los puntos sobresalientes son la reconversión industrial, la desicorporación de empresas públicas que no sean estrategicas ni prioritarias, la apertura de la economía, el saneamiento de las finanzas públicas y el impulso a la descentralización.

Medidas de cambio estructural que desplazan al modelo proteccionista, y se dirigen hacia un modelo de apertura comercial, que se lleva a cabo, básicamente bajo una reforma economica neoliberal.

En principio, la modificación de la estrategia del presupuesto público , la contracción del gasto y la inversión pública, factores determinante de la estructuración del mercado interno en el modelo proteccionista. Esto se explicó por la necesidad de fondos para pagar la deuda pública externa y para frenar la inflación. Junto con ello, el gobierno incremento la captación fiscal y desincorporó a un importante conjunto de empresas públicas. ⁷

Siendo un ajuste impulsado fue mayor a lo requerido para lograr los desequilibrios, lo que provoco la desarticulación del complejo estatal que estructuraba la actividad económica centrada en el mercado interno, propuesta del proteccionismo, profundizando el colapso de este modelo económico. ⁸

152932

⁷ Celso Garrido N. *¿Reforma economica neoliberal?.* p.19

⁸ *Idem.*

Pero al mismo tiempo dicha estrategia condujo a un sistema de presupuesto público superavitarivo antes del pago de intereses, abandonando la característica situación deficitaria del modelo anterior. Con ello el gobierno mantiene un extraordinario poder financiero que se aplicó al pago del servicio de la deuda pública externa e interna así como al financiamiento de diversos subsidios otorgados en apoyo de los nuevos actores del cambio estructural. En particular el efecto positivo sobre la capitalización de las grandes empresas privadas a consecuencia del cobro de los intereses de la deuda pública en montos crecientes.⁹

En cualquier caso lo que se destaca de esta estrategia es que la misma no significó una pérdida de la capacidad reguladora por parte del Estado, sino un cambio en la forma. Dado el agotamiento y la inviabilidad de la forma tradicional de intervención pública, este aspecto de la estrategia de gestión de la deuda configura un fortalecimiento del poder estatal en lo económico.¹⁰

Por otra parte, para pagar la deuda en un contexto de restricción del financiamiento externo, era necesario lograr superávits en la balanza comercial. En consecuencia se contrajeron las importaciones por efecto de la fuerte devaluación del peso y de la recesión del mercado interno.

⁹ *Ibid* p.20
¹⁰ *Idem.*

Asimismo, se incrementaron las exportaciones no tradicionales¹¹ como consecuencia de varios factores: el subsidio cambiario para los exportadores, implícito en la política de un peso subvaluado que requería una sobreoferta de dólares por parte del Banco de México; un cambio de estrategia en las grandes empresas privadas: la fuerte caída de los salarios reales. Esto llevó a una situación superávitaria de la balanza comercial.¹²

Pero la consistencia con el enfoque neoliberal de los mercados con las nuevas condiciones de la economía mundial exigían cambios radicales en el campo de la regulación de las importaciones. Esto significó que se redujera significativamente el nivel de los aranceles y que se suprimiera progresivamente el sistema de control no arancelario de las importaciones. Con ello se dio una extraordinaria apertura de la economía, justificada por el gobierno como un instrumento para reducir la presión inflacionaria interna.¹³

Pero conforme se concreta esta nueva estructura del comercio exterior que resulta de las reformas políticas estatales, la misma no parece poder reproducirse en base a los simples mecanismos de mercado, sino que requiere una intervención pública permanente. Luego de una fase de expansión muy acelerada de la exportaciones no tradicionales, el ritmo de crecimiento de la mismas comenzó a estancarse para 1988. En cambio, las importaciones mantuvieron un fuerte crecimiento luego de la apertura antes mencionada. ¹⁴

11 *Entendiendo por exportaciones no tradicionales todos aquellos productos que no elabora directamente el país.*

12 *Idem*

Esto obliga al gobierno a mantener políticas reguladoras sin afectar la mencionada reforma del comercio exterior, eviten que los desequilibrios con los que se opera bajo estas condiciones afecten el funcionamiento de la economía. Es así que promueve el regreso de capitales al país así como el ingreso de capitales extranjeros, con el objetivo de financiar el desequilibrio comercial, sin tener que realizar ajustes significativos en el tipo de cambio ni restringir la recién otorgada libertad de importar.¹⁵

Es así, como se configura un nuevo modelo de desarrollo más acorde con el modelo de inserción abierta en la economía mundial. El cual no parecen crear una tendencia a reducir significativamente la intervención estatal sino al contrario, de apoyo a las grandes empresas que asumieron el liderazgo de expansión exportadora no tradicional e incrementaron su participación oligopólica o monopolítica en el mercado interno. Sumado a una formación de un nuevo sector de capitalistas financieros, compuesto por exbanqueros, industriales y comerciales que alcanzo alzas inusitadas en 1987, pero no fue hasta 1990 cuando se registra un avance radical, incluyendo ahora la posibilidad de que el capital extranjero participe en estas instituciones financieras. Después de todo, concluyó en un cambio radical de orientación de algunas grandes empresas transnacionales que habian participado de los beneficios del mercado interno proteccionista, pero ante el cambio del país y dentro de una

13 *Idem*

14 *Ibid.* p.21

15 *Idem.*

estrategia de relocalización a nivel mundial, deciden en un acuerdo negociado con el gobierno comenzar a producir para exportar al mercado mundial.¹⁶

Las grandes empresas trasnacionales junto con algunos grupos privados nacionales; se convierten en líderes y soportes del modelo exportador.

Esto es, un modelo "impulsado por el sistema trasnacional como sustento....a su expansionismo global....."(27)

Lo cual indica abrir los mercados de tal manera que:

"De un proteccionismo ciertamente exagerado en muchos aspectos, pasamos súbitamente a una desprotección también exagerada y mucho más nociva. Si en 1985 el 100 por ciento de las fracciones arancelarias requerían permiso de importación, para 1987 lo requerían únicamente el 3.8 por ciento de dichas fracciones y para 1992 sólo el 1.7 de ellas, que protegen solamente al 10.1 por ciento de las importaciones, el 90 restante es importación libre y con un arancel promedio ponderado de sólo 11.1 por ciento, uno de los más bajos del mundo".(28)

Si bien, para la población aumentó los productos de consumo importados, dicha apertura nos ha hecho más dependientes de la importación:

".....cancelando aceleradamente la posibilidad de que el país crezca a tasas razonablemente sino es con capital extranjero, lo cual en síntesis traslada los mandos de nuestro desarrollo a los centros financieros trasnacionales" (29)

(27) David Márquez A. *El perfil de la Jornada*. p. 2

(28) *Idem*

(29) *Idem*

Y prueba de ello, es que el capital extranjero domina ya casi en multiples ramas de la industria: la automotriz, maquinaria, refresquera, quimico-farmacéutica, electronica, agroquímica. Al igual que en otros sectores como el turismo; y con la apertura; invaden el comercio, la minería, la industria alimentaria, la industria editorial, y los servicios; penetran los transportes, telecomunicaciones, la agricultura, la banca y los servicios financieros y de hecho a toda la economía. ¹⁷

Y lo más importante las repercusiones del desarrollo mexicano vive la paradoja y la paga de su eficiencia. Las soluciones que ese sistema ofreció ayer, son los problemas de los mexicanos de hoy.

La destrucción de la naturaleza, es la que en los últimos años del milenio, obliga al hombre a plantearse nuevas formas de articulación en sociedad con la naturaleza.

¹⁶ Celso Garrido n. *¿ Reforma económica neoliberal?* p.21

¹⁷ David Márquez A. *El perfil de la Jornada.* p.2

2.2.2 Efectos ecológicos del sistema político mexicano.

Al tiempo que vivimos, México se encuentra ante la agonía de un sistema político sembrado desde la revolución mexicana, donde sus manifestaciones de dicho hecho son variadas. Pero son muestra de claro empuje hacia el cambio, donde se incluya las transformaciones que el Estado organizó y alimentó en la sociedad.

Eso es en realidad lo que está en juego, la relación del estado y la sociedad, que desde tiempos atrás, el tutor estatal vive desafiado por las autonomías de la sociedad que ha propiciado. Y como dice Aguilar Camín en:

".....una sociedad con ánimos independientes, posestatales, ha emergido de la saga de modernización dirigida por el Estado. Al término de esa carrera loca, que ha dejado en el camino tantas ruinas deformes, delatadoras de su prisa, toca de una nueva modernización. Pero en la nueva pieza teatral los papeles han cambiado y el Estado no tiene o no puede tener el papel hegemónico".*

Efectivamente, es la nueva modernización (tratar de poner al país a la hora del mundo), iniciada en 1982, a raíz de la quiebra de su antiguo modelo de desarrollo; tan radical ha sido su cambio emprendido que siguió siendo desde arriba apoyado en grandes instrumentos del control político corporativo, que garantiza disciplina en los momentos críticos del viraje.

* Héctor Aguilar Camín. *Después del Milagro*. p.37

La palanca hegemónica para hacer eso fue lo que en últimos términos gruesos, seguimos llamado presidencialismo. Pero el camino de las inconformidades creadas por las reformas para el cambio, el propio poder presidencial se erosiona. Erosión que debilita su hegemonía, como poder central de un Estado que logra el apoyo y lealtad de las masas. Para propósito de una clase elitista que el mismo a dejado introducir a través de su acallada voz de modernización nacional.

En fin, lo que es importante es esa relación particular entre la incorporación (populista) de las masas y el control estatal (Autoritario). Porque mientras entre los grupos sociales más poderosos se desarrolla una polémica pluralista para imponer sus intereses, los menos privilegiados permanecen marginados de la participación política mediante la dominación autoritaria presidencialista. Situación que entraña importantes implicaciones para el conjunto del sistema político.

En principio, y desde que se consolidó el poder estatal como condición primordial para el desarrollo del país, la organización y control político de los segmentos y grupos sociales (corporativismo), era la condición primordial para llevar a cabo el proyecto económico, y la regla era su consenso hacia el poder estatal presidencialista que harían posible dicho objetivo. Se estableció, que las demandas por acciones notables provenientes desde "abajo", por ejemplo, en favor de reducir la contaminación ambiental, ni es tomada realmente en cuenta

por la dirección política ni alcanza a transformarse en acciones concretas, debido a la naturaleza jerárquica que establece inhibe la participación de la mayoría quienes tienen más posibilidades reales de solucionar el problema. Es decir, el poder se ejerce desde arriba, controla, y manipula a las masas a través de su hegemonía, basada en el hecho de que el orden establecido estaba respondiendo a las aspiraciones de las mismas, al menos como ellas lo percibían.

Sin embargo, en la actualidad, es precisamente lo que está sobre la mesa en discusión, las estructuras autoritarias arraigadas, que se han mostrado durante mucho años incapaces de responder adecuadamente ante los problemas cada vez más graves, no pueden continuar, porque el predominio de una élite tecnócrata aceleró el deterioro de la anterior forma de Estado benefactor y abrió espacios a nuevas relaciones de poder estatal presidencial, para quedarse sólo con su condición autoritaria.

Muestra del presidencialismo contemporáneo:

"...la congregación de facultades omnímodas, y la imposibilidad de usarlas con plenitud; es el don autocrático de nombrar al próximo presidente y es la fantasía de regir detalladamente a una burocracia cada vez más autónoma; es la decisión unipersonal de endeudar al país; y es la impotencia ante el agravamiento de los problemas centrales" (30).

(30) Carlos Monsivais en: *La transición interrumpida....*, p. 113

Eso es realmente, lo que obstaculiza, la participación real a la solución de los problemas ambientales, porque es la sociedad, el ámbito donde están las posibles soluciones, y no en una persona que dirige su poder unilateral y autoritario.

Ya, desde 1988 la población repudió ampliamente el presidencialismo. Sin embargo aún se cree posible mantener esta síntesis institucional no sólo intacta sino acrecentada.

Vuelve a encontrar resguardo en una nueva idea que, teóricamente, tendrían a desplazarlo. La nueva idea de organización social, construida al tiempo de la modernización: El estado Liberal Social.

"El liberalismo social, en lugar de la "mano invisible" postula, para hacer justicia, " la mano visible" y solidaria del Estado, como lo ha expresado el propio Presidente de México" (31)

Esta idea del estado, en lo social del liberalismo viene, en lo esencial, de la permanencia de algunos rasgos del sistema político que el Estado Benefactor creó. Nos referimos, al carácter de autoridad que el Estado continúa ejerciendo sobre los procesos económicos y sociales, desde una rígida y vertical estructura de poder. Situación de doble ambigüedad por una parte, se aplicaba la modernización en un esquema político tradicional; por la otra, la restricción económica privilegiaba la acción liberal negando la participación social. Sólo, así planteado el problema, podemos entender, lo social como el límite

(31) Ignacio Walle F. *El liberalismo social en: La Jornada* (11/08/93)

político a lo liberal desde el centralismo estatal. De ahí que podríamos considerar lo social como el ingrediente político, que requiere el Estado para hacer posible el liberalismo económico.

"En esta perspectiva, la contradicción liberal-social no es posible, se ha convertido en recurso político para mantener un nuevo equilibrio social. Porque si bien el "Liberalismo que otorga el primado al ingrediente social sólo tiene cabida el Estado Democrático" (32).

Es decir, en un estado democrático, donde la participación política constituya un mecanismo de legitimación del Estado, porque no puede dejar de su voz, que la sociedad sufra las estragos de las desigualdades de se han atenuado por los privilegios de una clase enquistada en el Estado que sólo le interesa, la explotación de la mano de obra barata, de los recurso naturales, la riqueza cultural, para su beneficio. Por eso, no sabe y no quiere enfrentar los problemas, que ella misma contibuyó, con responsabilidad de la destrucción del ambiente, que en conjunto la sociedad ha sufrido. Sin embargo, ahora se abre, a grietas los saberes, que el poder central, ha restringido, lucha para una mejor vida ambiental. Sólo se necesita que se oigan.

Aunque es escuchada en una democrácia que consiste en organizar una unidad a partir de un principio de racionalidad prefigurada: en "Foros de consulta popular" para mitigar la creciente presión social.

(32) *Idem.*

Asimismo se designan asambleas organizadas y controladas por el partido de Estado, el PRI, que tiene lugar esporádicamente para tratar diferentes temas, incluso problemas ecológicos. De modo que intenta impedir que un creciente malestar se convierta en potencial de protesta incontrolable. Sin embargo a estas alturas se torna que estas mismas tampoco lograron dicho objetivo, hay una serie de protestas y propuestas para su solución. Pero el gobierno funda iniciativas ciudadanas para su lealtad hacia el Estado. Por ende, instrumentos significativos para paliar, canalizar y controlar la presión social y política, y con ello un medio esencial para asegurar la dominación.¹⁸

Con este mecanismo, el estado presidencial ha logrado evitar, hasta el presente, la puesta en operación de una política ambiental eficaz. Un motivo importante para esta estrategia evasiva radica en los intereses de lucro de los grupos pertenecientes a la élite política y económica, que se oponen hasta ahora a una reorientación de la política según los requerimientos ecológicos.

Otra implicación política en la ecología, es la estrategia corporativa que le ha permitido absorber ampliamente a la oposición y sus propuestas alternativas, aliviando con ello la presión en pos de acciones contra los crecientes problemas ambientales. Por ejemplo el movimiento ecologista, surgido en la década de los 80', y el caso de las organizaciones no gubernamentales (ONGs) ambientales; el proceso de cooptación se desarrolla generalmente según mecanismo: dirigentes

¹⁸ Edith Kuzinger, et all. *Política ambiental en México....*, p. 46

¹⁹ *Ibid.* p. 47

de la ONGs reciben ofertas atractivas, con lo que se priva a estos grupos de sus mejores líderes; tras el apoyo (abierto o disfrazado) y los reiterados ofrecimientos de cooperación incluyendo organizaciones enteras llegan a aceptar la colaboración con el Estado, lo cual de alguna forma las neutraliza.¹⁹

Difícilmente puede exagerarse la importancia de esta forma de corporativismo en el desarrollo de las ONGs mexicanas y el movimiento ecologista en su conjunto. Pero, si hay un refuerzo en la tendencia hacia la fascinación estatal de muchas ONGs. No sólo aquellas organizaciones que cooperan de modo abierto o encubierto con entidades públicas o con el PRI, sino también otras ONGs que practican una fuerte retórica antiestatal, se definen en última instancia alrededor del Estado, aunque sea de manera negativa. Esto no es sorprendente si se toma en cuenta el limitado margen de maniobra de la sociedad civil dentro de una sociedad autoritaria; sin embargo restringe seriamente la posibilidad de que surja un cierto contrapoder.²⁰

Desde otro punto de vista, el fenómeno del corporativismo adquiere gran relevancia para la política ambiental. Frente a los problemas ecológicos crecientes. El Presidente Miguel de la Madrid, reaccionó con la movilización de la opinión pública, intentando monopolizar el tema ambiental a través del PRI y del aparato estatal, es decir, casi corporativizarlo. Hizo celebrar conferencias ecológicas, concediéndole a la problemática un lugar importante dentro

del Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. De este modo, quería causar la impresión de que el Estado disponía, también en este campo, de los mecanismos apropiados para resolver los problemas, evitando al mismo tiempo que se organizaran fuerzas de oposición al margen del control estatal. 21

Es interesante que mucha ONGs ambientales se conforman sólo con la campaña de movilización estatal, y que por lo menos algunas de ellas pudieran ser funcionalizadas por el Estado. Con cierto éxito, el gobierno intentó ponerse casi a la cabeza del movimiento ecológico y fue capaz de restarle importancia sin tener que pagar un precio de una orientación ecológica de la política.

Pero me atrevería a decir que estas alturas hay quienes, luchan en contrapoder, al control estatal, sólo falta el poder real de la sociedad, para que salgan a la luz todo una serie de grupos, organizaciones no gubernamentales que vogan por la lucha contra la destrucción del ambiente. Aunque, de alguna manera han entrado en el juego de las formas de gobernar su autonomía con el estado, les falta una reafirmación real, que las identifique, como verdaderas instituciones independientes, espíritu de cambio tratando no caer en utopías, donde la sociedad necesita que hable y se escuche su discurso de manera más abierta y directa, para lograr soluciones reales que caigan palpablemente en la realidad de la vida cotidiana.

Por otra parte, la legislación ambiental, promulgada enfrenta graves problemas de aplicación, entre otras causas, por deficiencias administrativas. Como rasgos típicos de la burocracia Mexicana pueden señalarse el personalismo, la corrupción, la fragmentación e incoherencia de la organización administrativa, y sobre todo desde el comienzo de la crisis económica, la carencia de recursos. Aunque no se descarta el cambio del personal administrativo al comienzo de cada sexenio ha imposibilitado en casi todas las áreas políticas una acción continua y orientada según objetivos de largo plazo. Esto resulta grave en materia de política ambiental. Debido a la complejidad de este campo, y la carencia de presupuestos se dificulta la aplicación apropiada de los planes y las leyes, lo cual provoca un gran déficit de ejecución.²²

Pero, todo esto se junta, con el centralismo exagerado de los organismos públicos en la capital, es decir, hay una acumulación de la mayoría de las instancias de decisión en el Distrito Federal, entre ellas no podemos descartar los organismos no gubernamentales, restringiendo considerablemente la posibilidad de las instituciones competentes para reaccionar de modo adecuado y ágil frente a los problemas regionales y específicos.

²² *Ibid.* p.48

Precisamente porque el sistema político centralista, sigue ejerciendo su control en las organizaciones en la ciudad de México, sobre todo entidades públicas subordinadas, por el sistema financiero e impositivo, sumamente centralizado. 23 (véase el cuadro 1)

Es decir, las instituciones gubernamentales centralizan sus funciones, por la recaudación fiscal de los estados federales, que se hallan supeditados a fuertes restricciones por parte del gobierno central, las administraciones municipales carecen de poder tributario; la clase y el volumen de impuestos a recaudar lo determina el gobierno del estado correspondiente, a su vez los municipios y estados dependen casi completamente de los fondos financieros otorgados por el gobierno central

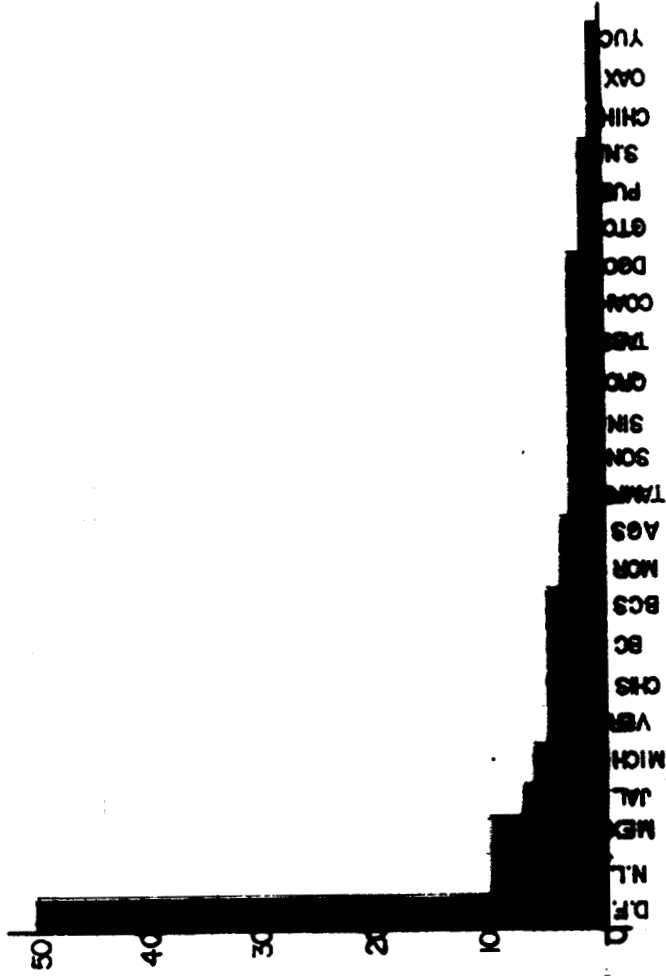
La puesta en práctica de la descentralización prevista desde el gobierno de De la Madrid, que otorga amplias facultades a los gobiernos estatales y municipales, no hay concluido aún en el aspecto administrativo y mucho menos podido asegurarse a través de la correspondiente dependencia financiera. Lo cual se agrava con las dificultades de fondos propios o sin recibirlos del gobierno a través de un sistema de coparticipación fiscal confiable no pueden realizarse las medidas requeridas, mucha veces costosas. 24

No obstante, con todas estas dificultades, el actual gobierno del Presidente Salinas al principio apareció más dispuesto a tomar en serio el problema ecológico, aunque también carece evidentemente de la

23 *Idem.*

CUADRO I

NUMERO DE INSTITUCIONES POR EDO.



COLECCIONES CIENTIFICAS.

fuerza y voluntad política para adoptar medidas drásticas y no populistas contra los contaminadores poderosos e iniciar una descentralización radical de las actividades industriales. A pesar del cierre de la refinería de Azcapotzalco y algunas fábricas, todavía no se tiene un claro significado de la "industria ecológica", porque parecería ser que sólo fue más de una reacción populista frente a la pésima calidad del aire en la Zona Metropolitana de la Ciudad De México.

Sin embargo se podría decir, que se avanzó más en aspectos legislativos y normativos, que en soluciones reales, entiendo que es un proceso lento pero creó que si no hay efectividad y respeto a las leyes ecológicas, en realidad, las políticas ambientales se quedan en el papel.

Lo interesante de estó, es que el discurso ecológico, ha entrado a ser piedra de toque de la política, sobre todo en este actual fin de sexenio, a raíz de un acontecimiento transcendental (La firma del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Cánada y México), donde el aspecto ambiental mantiene y mantuvo, en discusiones tensas su aprobación.

En principio, se puede considerar que fue un tratado, que sale a la luz el pleno poder presidencialista. Este poder absoluto encarnado en una sola persona, mostró su eficacia política en la negociación, libre de las manos de la molestia intervención de los demás poderes

federales y, en general, del resto de poderes públicos a él supeditados, el ejecutivo mexicano logró la imposición del acuerdo en las condiciones y en los tiempos que determinó con los representantes del gobierno norteamericano.²⁵

Se aceptó, al margen de la voluntad ciudadana, quién finalmente va a recibir el efectivo impacto de dicho tratado, no se puede seguir con ese autoritarismo, ya lo expresa una serie de acontecimientos que se viven en el momento que se escriben dichas palabras, un ejemplo es como lo expreso un articulista de la jornada:

"....se hubiera dado un auténtico debate en el congreso mexicano y que los diputados y senadores hubieran obligado al Ejecutivo a adecuar el Tratado en aquellos aspectos que afectan a sus electores.....De mantener la actual debilidad y dependencia de nuestros poderes legislativos y Judicial, así como de los estados hacia el presidente de la República--- advierte---es muy probable que los problemas nacionales acaben debatiéndose y resolviéndose fuera de país bajo la presión del gobierno norteamericano"(33)

Siendo, actualmente un reto enfrentarlo, la firma de este tratado, solo es muestra de la inexistencia de la democracia, y mientras no la haya, los problemas que acontecen en el país que son múltiples, no habrá soluciones reales, no pueden continuar de manera vertical y autoritaria, de ante mano llevamos una desventaja, nuestros vecinos no sólo hablan de democracia sino que ésta se ejerce, aunque de manera especial si se quiere, en cambio en nuestro país no se ejerce, no respetan los derechos de los trabajadores, se violan

²⁵ Luis Mendez. *TLC y Sucesión Presidencial*. El cotidiano No. 60. p 17 (33) Sodi de la Tijera. *TLC: los retos nacionales en: La Jornada*.

constantemente los derechos humanos y las normas ambientales. Por su parte, los norteamericanos obtendrán incremento de empleos, aumento gigantesco del comercio, una visión en general hacia el futuro.

Lo real es que, el triunfo del Tratado se ve coartado por el fenómeno social. Son los sectores del gran capital los que apoyan dicho tratado. Son los sectores trabajadores, algunos ecologistas y los llamados marginados del sistema, lo desaprueban.²⁶

Por tal razón, las fuerzas "Ecologicas", y en general sociales todavía no ejercen un papel relevante en la elaboración de la políticas estatales ambientales. Incluso siguen habiendo acciones gubernamentales ecologicas nocivas que están emprendiendo por motivos políticos, como la dotación de servicios en zonas de asentamientos irregulares, con atención de recuperar votos para el PRI y mantener el control político en la capital y en general su poder como partido de estado.²⁷

Estas acciones sólo muestran una doble contradicción, por un lado, es deseable el mejoramiento de la situación ambiental en la ciudad, por el otro, se quiere mantener el poder de un gobierno a través de ganarse el consentimiento de las masas, manteniendo el atractivo de la megalópolis para los emigrantes.

²⁶ Miriam Alfe. *El acuerdo Paralelo.....* en: El cotidiano No.60 p.23

Eso es en realidad, lo que abre el panorama del sistema político, en desgaste de su hegemonía, que lo mantuvo durante muchos años en el poder. Pero, todavía queda la esperanza, de una transición política que sea verdaderamente democrática para lograr incorporar al hombre en una nueva forma de dirigir el poder de gobernar, en mejores condiciones ambientales.

2.2.2.1 Efectos ecológicos de la política industrial.

Los procesos de transformación de los recursos naturales en satisfactores para la población humana, esto es, los procesos industriales han sido más dinámicos de la economía actual y el que determina en gran medida el destino y la intensidad del uso de nuestro recursos naturales.

Dossier.

Desde 1940 hasta la actualidad, la economía se desarrolla bajo el lema " crecimiento a cualquier precio". Se esperaba que el sector industrial lograra dinamizar y modernizar la economía y la sociedad en su conjunto , con la intensa participación del Estado.

La amplia intervención estatal en la economía, que en sus inicios era específicamente exportadora de materias primas, le otorgaba uno de los elementos fundamentales de la industrialización por sustitución de importaciones, que abría resultados positivos para el crecimiento y disminución de dependencia externa.

El estado comenzó a jugar un papel central en el crecimiento industrial de manera tal que lo constituyó a través de subvenciones directas (creación de parques industriales o adjudicación de terrenos a precios promocionales) y de apoyo indirecto (elevado nivel de aranceles, crédito promocionales, bajos costos de insumos como electricidad, agua, combustible y mano de obra) . Esto llevó a una actitud dispalfarradora de los recursos naturales, cuanto más que la abundancia de reservas petrolera y de gas no hacía necesario un uso más eficiente.²⁸

Pero, también la promoción de la industrialización del país, se conformó **exageradamente centralizanda** geográficamente en zonas donde existen las condiciones adecuadas tanto políticas, económicas y sociales y en general cuando en ellas se dan las mejores condiciones de rentabilidad para la inversión privada, e.g. la gran concentración regional de la producción industrial es la **excesiva urbanización** de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM). Zona que desde la época prehispánica se ha caracterizado por la centralización. Con un ritmo de crecimiento asombroso la ciudad se dió en todas direcciones, alrededor de la misma, lo cual era resultado de un crecimiento anárquico y descontrolado. Así en nuestros días, la ZMCM tiene poco más de 15 millones de habitantes. De su población 55% vive en el Distrito Federal y el restante 45% en los municipio metropolitanos del estado de México.²⁹

²⁸ *Ibid.* p. 49

²⁹ María Eugenia Negrete, et al. *Población, espacio y medio....* p.15

Aquí se origina el 38 % del PIB, así como una gran parte de la demanda de bienes de consumo durables y de bienes industriales, se dispone de la mayor parte de mano calificada del país; es el centro tecnológico; se invierte más que en los demás estados; la calidad de la infraestructura supera al resto del país; aquí se concentra las tres cuartas partes del mercado de capital y el grueso de las inversiones extranjeras directas³⁰.

Por todo es, la megalopolis, desde el punto de vista ecológico presenta la cifra más reducida de todas las metrópolis del mundo respecto a superficie verde disponible por habitante con 2.8 m².³¹

Hasta 1980, se registraron en la industria manufacturera las tasas de crecimiento en los rumbros de productos intermedios de la industria petroquímica y química; la producción de materias primas no metálicas, la industria metalúrgica, vehículos, autopartes y repuestos, así como como en la producción de bienes de consumo duraderos, por ejemplo, electrodomesticos.³²

Parte de estas ramas suelen causar graves daños ambientales durante el proceso de producción o el consumo de sus productos mediante polvos, emisión de gases, aguas residuales y desechos, para los que, en la mayoría de los casos no se procura un tratamiento adecuado.

³⁰ Edith Kürzinger, et al. *Política ambiental en México*..... p.50
³¹ María Eugenia Negrete, et al. *Población, espacio y medio*..... p.20
³² René Villareal. *El desarrollo industrial en México*..... p. 318

La contaminación del agua causada por la producción industrial reviste especial gravedad como el río Pánuco donde llegan todos los desagües de la Zona Metropolitana, no utilizados para riego agrícola.

Además de los desechos tóxicos, que se depositan de forma ilegal, en zonas muchas veces cercanas a poblaciones, lo cual indica que todavía no hay un inventario de desechos tóxicos, que viene a conjugarse a una incorporación de desechos por industrias externas, introducidas al país e.g:

"Seis basureros de sustancias tóxicas y peligrosas fueron localizados en los últimos meses en Tamaulipas. Según la Procuraduría Federal del Medio Ambiente, empresas transnacionales dedicadas a la maquila y la petroquímica utilizan dichos sitios para deshacerse de residuos que deben enviarse a Estados Unidos o confinarse observando todas las normas de seguridad. Depositar desechos peligrosos, en lugares no autorizados para ello, es delito federal"(34)

La ampliación y el mejoramiento de las instalaciones necesarias para manejar adecuadamente las emisiones y los desechos han quedado muy rezagados respecto del rápido crecimiento industrial. En la mayoría de los casos falta un control estatal eficiente de los establecimientos industriales en cuanto a la eliminación de aguas residuales, gases y desechos; a pesar de que las grandes empresas privadas y públicas se encuentran entre los grandes contaminadores, hasta ahora no han sido forzadas a cumplir con requisitos legales necesarios.³³

³³ Edith Kürzinger, et al. *Política ambiental en México*..... p.51
(34) Ivan Restrepo. *Evitar daño de las sustancias Tóxicas en: La jornada* (07/03/94).

El terremoto de 1985 y el agravamiento de la contaminación industrial en la ZMCM reforzaron ciertas deliberaciones acerca de la descentralización, sobre todo de las industrias altamente contaminantes. Lamentablemente han sido reubicadas, hasta ahora, sólo una pocas instituciones estatales e instalaciones industriales. Incluso los polos de crecimiento industrial en ZMCM están ubicados fuera, en su mayoría, Toluca, Tula, Querétaro, Puebla, de tal modo que todavía no puede hablarse de una descentralización efectiva.³⁴

Los estímulos para un desplazamiento de las instalaciones industriales resultaron insuficientes y muchas veces se desconocen. Los principales obstáculos para una descentralización han sido, por un lado, la insuficiente presión sobre las empresas por absorber los costos externos y mano de obra calificada. Además, muchos empresarios todavía no son concientes de provocar contaminación o de cometer delitos ecológicos.³⁵

En 1988, por ejemplo, las tasas de crecimiento más elevadas se registraron en la industria química, de muebles, material de transporte, de juguetes y artículos de plásticos; es decir en ramas industriales que podrían acarrear problemas ambientales considerables: la tala de bosques sin la debida reforestación(muebles), la contaminación del agua y del suelo por la extracción y el procesamiento del petróleo, así como los subproductos derivados de la metalurgia y química (colorantes, arnices). Debido al costo salarial

152932

³⁴ Edith Küzinger, et al. *Política ambiental en México.....* p. 51

extremadamente bajo y de ciertos incentivos estatales, y una aplicación permisiva de la legislación ambiental constituye para muchas empresas norteamericanas uno de los motivos para instalar determinados procesos de producción contaminantes en México.³⁶

Sin embargo lo que es una realidad, ante estos efectos de la política industrial, es que nos enfrentamos a una globalización donde las industrias son la estrategia principal para la competitividad y producción de bienes necesarios, lo cual es necesarios revestir de que en México faltan mucho por hacer en el aspecto de hacer cumplir la legislación ecológica dentro de la industria, porque finalmente, el elemento esencial para su existencia, es la utilización de los recursos naturales, y sin ellos simplemente, no habría industrias para enfrentar el advenimiento de una modernización de la cual tanto se habla.

³⁵ *Idem.*

³⁶ *Ibid.* p.52

2.2.2.2 Efectos ecológicos de la política energética.

Un país que basa su crecimiento en la importancia indiscriminada de la tecnología extranjera altamente consumidoras de energía; que difunde patrones de consumo desparramadores de su única fuente disponible y que tiene que vender su fuente más abundante de energía para comprar tecnología y agenciarse los recursos financieros necesarios que le permiten desarrollar sus propios programas energéticos y de industrialización; es un país subordinado; dependiente y energéticamente frágil, puesto que requiere de montos sustancialmente de energía de alta calidad en forma de transferencia tecnológicas y servicios especializados.

Alejandro Toledo

El carácter dependiente de la economía mexicana origina la necesidad de exportar nuestro energético no renovable más importante- el petróleo- especialmente ante la preocupación de cubrir los pagos del servicio de la creciente deuda externa y de las importaciones que requiere nuestra planta productiva hoy subordinada a designios tecnológicos del exterior.

Y la reglamentación del artículo 27 de la constitución de México* manifiesta claramente el papel predominante que el gobierno mexicano le otorga a la explotación de las reservas petrolíferas del país.

Así la extracción de los recursos petrolíferos, intensificada desde 1977 ha implicado múltiples violaciones del medio ambiente:

* En primer lugar, la explotación y la instalación de equipos de perforación (por ejemplo, construcción de calles), lleva a la destrucción de ecosistemas más o menos intactos y frágiles y de superficie con potencial agrícola, especialmente en los trópicos.

* En segundo lugar, se contaminan el agua, el aire y los suelos en los labores de la explotación, por ejemplo durante la perforación, extracción, el transporte, y debido a los accidentes.

* En tercer lugar, las emisiones y los subproductos y desechos de los procesos de transformación ulterior-refinerías, industria petroquímica, contaminan el conjunto de los recursos naturales.

* En cuarto lugar, el desarrollo de la infraestructura en los centros urbanos situados en las cercanías de pozos quedó rezagado respecto del aumento vertiginoso de la explotación petrolera: por ejemplo, trabajadores de PEMEX, relativamente bien pagados, se trasladaron en tal cantidad y en tan poco tiempo a municipios...que no sólo provocaron cuellos de botella de infraestructura(...), sino que el exceso en la demanda de viviendas, servicios y alimentos elevó los precios, impagable para buena parte de la población local, que no pudo beneficiarse del auge petrolero.

* En quinto lugar, aunque se importa mucha tecnología para la explotación petrolera, no se procura al mismo tiempo la tecnológica correspondiente para evitar o tratar los daños ecológicos

* En sexto lugar, la baja calidad de muchos combustibles provoca una grave contaminación del aire.

* En especial, los desechos tóxicos de la petroquímica-petróleo crudo, plomo, mercurio, cloro y otros residuos químicos, afectan seriamente los suelos como consecuencia de la falta o deficiencia de su tratamiento."(35).

A pesar de que hay esfuerzos para contrarrestar este deterioro, está industria intenta mejorar su imagen de contaminador ambiental a través de medidas autofinanciadas, y negando gran parte de su responsabilidad en el deterioro ecológico. En el caso de accidentes, ha subsanado sólo parcialmente los daños, pagando a los afectados

indemnizaciones mínimas. Por lo demás PEMEX se resistió durante años ante la exigencia de producir gasolina sin plomo no sólo para la exportación a Estados Unidos sino también para el mercado nacional.³⁷

Dentro de la energía hidroeléctrica, la escala y la forma en que se ha aprovechado, ha producido efectos ecológicos negativos:

"la construcción de grandes presas y sistemas de irrigación ha alterado el equilibrio hidrológico, provocando inundaciones, períodos de sequía y transformaciones de los microclimas. En el marco de los cálculos de costo-beneficio no se han evaluado adecuadamente las elevadas inversiones y los gastos de mantenimiento, de manera que la producción energética ha resultado mucho más cara que lo provisto originalmente, y ha obligado a subsidiar directa o indirectamente su consumo; esto desalentó los esfuerzos para ahorrar energía, el desarrollo y aprovechamiento de fuentes energéticas renovables, así como la promoción de instalaciones artesanales de riego de pequeña escala y bajo costo en las regiones rurales". (36).

Pero no debemos olvidar, el uso de la energía nuclear , que también repercute negativamente sobre el medio ambiente. No obstante su importancia es relativamente reducida en México debido a tres factores.

" * Primero, las fuerzas armadas, que disponen de una influencia relativamente moderada en la sociedad mexicana, no han impulsado ningún programa nuclear por motivos militares; por el contrario, México desempeñó incluso un papel significativo en la conclusión del tratado de Tlaltelolco sobre el uso pacífico de la energía nuclear.

* Segundo, la planificación de las centrales se tornó cada vez menos ambiciosa (....) y no formó nunca parte de un programa amplio de producción eléctrica con base en la a energía nuclaer o a través de la creación de una industria atómica nacional. Sólo se intentó dar los primeros pasos hacia el aprovechamiento de esta fuente energética para alcanzar, mediante conocimientos técnicos más profundos , una mayor independencia científica y tecnológica.

(36). *Ibid.* p.56

³⁷ *Idem.*

* Tercero, ... surgió un movimiento antinuclear que ya en 1980 logró evitar la instalación de un reactor a las orillas del lago de Pátzcuaro; dicho movimiento se fue reforzando con la incorporación de expartidos de la energía atómica convertidos, de expertos provenientes del sindicalismo combativo y de grupos políticos de izquierda; al mismo tiempo, las fuerzas pronucleares se debilitaban" (37).

Pero con la única central nuclear con la que cuenta el país (Ortega Pizarro) en Laguna verde, Veracruz; no pudo evitarse pese a la amplia movilización de la población afectada; no obstante, en vista del sin número de deficiencias técnicas y de los elevados costos de construcción, de funcionamiento e incluso de la energía producida, no parece imposible el cierre en algún momento políticamente oportuno o su reconversión en una central térmica que utilice gas.³⁸

(37). *Ibid.* p.57

³⁸ *Idem.*

Además de las radiaciones "normales" que perjudican leve pero permanentemente a la población y la naturaleza, se presenta diferentes riesgos ecológicos y de seguridad: el reactor mismo era calificado ya en 1975, técnicamente obsoleto y riesgoso, una serie de accidentes han puesto en manifiesto no sólo defectos en el diseño sino también en la instalación, y en el manejo de la tecnología (negligencias, irresponsabilidades), lo que ha repercutido negativamente sobre el ecosistema (contaminación y calentamiento del agua, peces muertos) y la población (en 1989, a causa de la fuga de gases radiactivos); el plan de seguridad para casos de avería se considera insuficiente e inaplicable; la localización de la planta en una zona sísmica es irracional e irresponsable; el almacenamiento o depósito de los desechos radioactivos no está asegurado; además, las inversiones y los costos energéticos resultan considerablemente superiores a los previstos al inicio.³⁹

Sin embargo, el impulso de la geotermia, de la energía solar y la maremotriz del biogas y de biomasa, sin duda representa opción que cada vez se tornaría más decisivas. Pero será preciso tomar en cuenta que en las etapas iniciales del desarrollo de estas alternativas, toda ellas, como las anteriores requieren de altos subsidios de la fuentes más abundantes: los sistemas energéticos convencionales.

"El petróleo y sus productos".

³⁹ *Idem.*

2.2.2.3 Efectos ecológicos de la política social.

México muestra en la actualidad una distribución desigual del ingreso:

" En 1989 un minoritario 10 % de la población se apropia de 37.9 % del ingreso nacional, y tiende a aumentar esta participación, mientras el 50% de los mas bajos ingresos recibía sólo 18.7 %, y tiende a perderlo. Crece el número de empresarios mexicanos incluidos en las listas de multimillonarios en el mundo, y su capital acumulado. Un mexicano incrementó su capital personal en 1992 en una cantidad similar al presupuesto anual de pronasol; 30 familias reúnen activos bancarios equivalentes a una cuarta parte del producto interno Bruto de México en 1992; y 12 grupos empresariales controlan 32% del producto de la industria manufacturera.

La crisis del endeudamiento y la política de ajuste neoliberal provocaron una redistribución del ingreso el 47.4% de la población ocupada recibe menos de 2 veces el salario mínimo, y 45.7% no recibe prestación social alguna en favor de la economía exportadora. Al mismo tiempo, se elevó el desempleo, a pesar de que gran parte esté disimulado por el incremento vertiginoso del sector informal" (38)

Además del crecimiento demográfico. Aunque se han emprendido notorios esfuerzos, por controlar su crecimiento, con programas de planificación familiar, todavía hay muestra de aumentó en la población

El dramático empobrecimiento de la población campesina se explica por el mayor aumento demográfico en las zonas rurales y las escasas tasas de crecimiento del sector agrario. No olvidando que estos factores reforzaron, desde los años sesenta, una migración masiva a los centros urbanos, e.g. La zona Metropolitana de la Ciudad de México.

(38) Emilio Pradilla Cobos. *Ganadores y perdedores en el neoliberalismo en: La Jornada* (20/10/93).

Con estas aglomeraciones urbanas siguen surgiendo nuevos asentamientos precarios, no planificados y carentes de infraestructura, osea sin provisión de agua potable y alcantarillado, recolección de basura, etc.

Las condiciones ecológicas son pésimas que repercuten en una inseguridad ambiental con el advenimiento de enfermedades peligrosas que hace difícil la vida de los habitantes en su medio ambiente.

Muestra de depredación de la naturaleza quedando el papel de la protección ambiental como secundario, dado que deben movilizar en corto plazo todos sus medios como el agua y el suelo imprescindible para ellos. Sólo cuando haya un mejor acceso los recursos e ingresos mediante el uso racional del suelo, podrá desarrollar perspectivas a largo plazo y comprometerse a la conservación de sus propios recursos.

Así, no sólo la pobreza de muchos mexicanos (el más grave contaminante) contribuye a la destrucción ambiental sino también, y en mayor proporción, la riqueza. La industrialización ha provocado la contaminación del suelo, el aire y el agua en gran escala. El estilo de vida "moderno", con autos, comida chatarra, ha cambiado los hábitos de consumo, pero no el comportamiento respecto del medio ambiente. Se adoptaron indiscriminadamente los patrones de consumo "moderno" sin analizar previamente los requerimientos nacionales, ni sus limitaciones, ni las consecuencias que implica en cuanto a recolección de basura, depósito para desechos especiales etcétera.

3.-LA POLITICA AMBIENTAL DEL ESTADO MEXICANO.

La cultura ecológica, dimana en proyecto político, porque la búsqueda de una mejor calidad de vida no se restringe a la consecución de atenuantes de los problemas, ni a la mitigación de los impactos ambientales que produce un desarrollismo depredador, sino a su transformación cualitativa, que se derive en la conciencia social de que la imitación irrestricta sólo puede conducirnos a la pérdida de nuestra propia identidad distintiva y a la cancelación de nuestra verdades posibilidades de desarrollo.

Edgar González Guadiano.

3.1 Definición de la política ambiental en México.

Sobre la base de las repercusiones ecológicas de un estilo desarrollo implantado desde los años cuarenta, y de una apreciación de los múltiples síntomas del deterioro de los sistemas naturales .

La conferencia de Naciones Unidas Sobre el Ambiente Humano, celebrada en Estocolmo en Julio de 1972, representó un motivo externo para establecer una política nacional de protección ambiental, que congregó por primera vez a gobiernos, agencias internacionales y estudiosos de diferentes países para plantearse, ante la ya entonces evidente crisis ambiental generada por el orden internacional prevaleciente, la necesidad de orientar nuevos estilos de desarrollo fundados en un ambiente sano y productivo.

Como resultado de esta histórica conferencia, se inició un amplio proceso mundial para incorporar la dimensión ambiental en la planeación del desarrollo de todos los países, a su vez estableció numerosas organizaciones nacionales e internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, para cumplir con este objetivo dando pauta a la creación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, y un fondo de contribuciones voluntarias que permitiera instrumentar políticas y señalar modelos a seguir a través de una coordinación del sistema internacional. Además de un consejo de administración del programa, en el que México ha participado como el representante de América Latina.

Dicha conferencia, además de suscitar un proceso de organización internacional con la naturaleza, fue el comienzo de otro proceso cualitativo distinto, la culminación de toma de conciencia y de alarma frente a la degradación de la naturaleza, particularmente de los países industrializados. Además, de ser detonante de un proceso de estudio, investigación y de adquisición de conocimientos.

El llamado para proteger al medio Ambiente, lo hizo con base en la urgencia de remediar los efectos del deterioro ambiental, como condición cada vez más indispensable para sostener el desarrollo económico, traducido en el lenguaje de la política, se aceptaba la problemática ambiental como señal de progreso. En el caso de México,

está constelación internacional se significó una preocupación despierta para las cuestiones ecológicas y la protección ambiental al surgir " desde afuera", debió al engranaje del sistema económico nacional con el global, que obligaron al país a adoptar una política ambiental concebida y apoyada internacionalmente.

Sin embargo ya:

"En el México posrevolucionario la cuestión ambiental se había limitado casi exclusivamente al área de la medicina laboral; con la creación en 1945 del Instituto Mexicano del Seguro Social que había logrado importantes avances para mejorar las condiciones del trabajo mexicano. (Pero), no fue sino hasta los años cincuenta cuando algunos científicos comenzaron a ocuparse específicamente de problemas ambientales como la contaminación y la erosión de tierras, o a llevar a cabo estudios de impacto ecológico. Pero, al carecer el tema de relevancia política, tales estudios no atrajeron la atención pública en forma prominente. Situación que sufrió un leve cambio, cuando el 23 de Agosto de 1965 se estableció la Asociación Mexicana contra la contaminación del Agua y del Aire (AMCAA). Por primera vez existía un foro interdisciplinario, y sobre todo especializado que intentaba abiertamente salir del anonimato científico y llamar la atención sobre los problemas ambientales a futuro " (39).

Esta asociación representaba la cuestión ambiental como un problema de orden técnico, manifiesta por los bioquímicos, médicos, biólogos, físicos e ingenieros, limitados en su papel político, sus interrogantes y las propuestas se dirigían a las posibilidades técnicas de disminuir los efectos nocivos de la contaminación, sin que tomaran una postura definida frente a los factores de origen del

(39) Rainer Godau Shucking. *La protección ambiental en México...* en: *La cuestión ambiental. Estudios Sociológicos. COLMEX.53-54 pp*

deterioro ambiental político, económico, y social. Aunque tuvo poca influencia en la vida pública, por lo menos estableció el precedente de la existencia de un grupo formal de expertos que en algún momento podía constituir un factor disponible con reconocida competencia técnica, aislados del seno gubernamental.⁴⁰

Hasta que por primera vez se estableció un departamento en la secretaria hidráulica, con dos ingenieros sanitarios. Su tarea fue elaborar normas y criterios para determinar el grado de contaminación del agua. El logro obtenido de este primer paso fue una amplia formulación preliminar de estudios a las reservas acuíferas de México.

Una segunda iniciativa fue emprendida por el departamento del Distrito Federal para atacar el problema de la contaminación del aire. Enviando a una delegación de ingenieros a Estados Unidos con el propósito de estudiar métodos para diagnosticar dicho grado de contaminación, y con base ha ello se pretendía elaborar una base técnica para acciones y decisiones posteriores en materia ambiental. que para el final, en ese entonces, del gobierno Díaz-Ordaz se constituía una Oficina de Control de Contaminación Ambiental (OCCA) iniciándose los primeros pasos gubernamentales en materia ambiental.⁴¹

⁴⁰ *Ibid.* p. 54

⁴¹ *Ibid.* p. 55

Luis Echeverría, desde sus actividades preparatorias, el tema de la protección ambiental ocupó un lugar modesto frente a las preocupaciones de la profunda crisis política y económica por la que atravesaba el país. Iniciativa política del partido oficial que congregó a una reunión sobre medio ambiente para reflexionar acerca de una iniciativa de ley, en la que participaron algunos expertos de la AMCAA. 42

Siendo una iniciativa política, comenzó a fijar públicamente un problema latente, concebiendo cierta legitimidad a los expertos, que logró la iniciación de gestiones aisladas, contribuyendo a establecer las condiciones para que se actuará en materia ambiental. A favor, al cambio del sexenio, el cual por tradición incorporaría nuevas prioridades gubernamentales, y por ende, nuevas políticas. Pero fue el interés social que desprende la percepción de una actividad política.

Así la expresión por la necesidad de las acciones para proteger el medio ambiente en México, no se crean ni se desarrollan en un vacío, sino que se sintetizan en la ya evidente voluntad del estado ante los intereses de la sociedad civil afectados.

"Porque es a partir de un complicado proceso definitorio que un problema público se convierte en un proyecto del Estado, que a la vez salvaguarda el imperativo del statu quo político y abre posibilidades de cambio." (40)

42 *Idem.*
(40) *Ibid* .p. 56

Aspecto reproductor, que el Estado inicia, precisamente con un nuevo proyecto ante una severa crisis estructural en la que atraviesa, el país. Sumado a un cuestionamiento fundamental respecto de la legitimidad política del régimen. Es el panorama que requería de nuevas fórmulas, ideas e impulsos para renovar el pacto revolucionario de la clase gobernante, que propiciará un fértil cambio de nuevas iniciativas que promovieran romper con el desarrollo estancado, que debería además de tener efectos benéficos al equipo presidencial entrante, o la oportunidad de manifestar una postura política internacionalmente admirable, cimentando las características de una política ambiental mexicana que correspondía a estas y otras exigencias.

Cuando la nueva administración del presidente Luis Echeverría Álvarez al poder el 1 de diciembre de 1970, quedaban pocas dudas acerca de la conveniencia de alguna acción gubernamental en materia ambiental. Sin embargo, en los círculos oficiales, existían muchas dudas de cómo debería concebirse una política ambiental para que tuviera suficiente efecto y produjera resultados rápidos.⁴³

Donde era obvio, que existían pocas bases comunes sobre el contenido y alcance de una política ambiental.

⁴³ *Ibid.* p. 57

Las primeras manifestaciones interesadas en las gestaciones estatales y que entraron desde un principio en los preparativos para definir una política ambiental, fueron las asociaciones que engloban la industria, que no sólo vislumbraban el apoyo al estado, sino que influían en las decisiones estatales. Esta influencia no fue unitaria. Por ejemplo, la industria pesada, con su potencial contaminador, tenía mucho más interés que otras industrias como la farmacéutica que tenía menos potencial de contaminador, debido a que lo novedoso y a la vez complejo de la política ambiental era suficiente para proyectar un panorama poco alentador para tales grupos. El estado no podía ignorar la resistencia potencial por parte de la gran mayoría de los sectores organizados de la sociedad civil, en caso de que sus acciones se dirigieran a combatir alguna norma o algunos intereses especiales.⁴⁴

Dicho reconocimiento de este conflicto llevó al estado a precipitar una definición simplificadora del problema ambiental que se redujo al denominador común de todas sus facetas: la salud. Esta definición, logró que nadie se opusiera al propósito de mejorar la salud de los mexicanos, que permitió un giro definitorio para la adopción de una política novedosa y compleja, aunque potencialmente conflictiva, porque se asentaba sobre una base legítima. Además de posibilitar dar un contenido sumamente restrictivo al propósito de "sanear" dicho ambiente, lo cual permitía pactar con los intereses establecidos, incluyendo los del aparato estatal.⁴⁵

44 *Ibid.* p. 58

45 *Idem.*

Con esta posición del Estado en materia ambiental, era un proyecto prometedor de beneficios políticos, porque permitía una nueva proyección de México entre las Naciones del Tercer Mundo, y prometía realizar una posición de un presidente que realizaba importantes cambios en la postura internacional. Y en este sentido, la política ambiental mexicana representaba un foro más para denunciar las trampas del subdesarrollo (en un momento en que el modelo estaba estancado), que sólo aceleró el proceso de adopción de una política pública interna con una postura frágil y restrictiva mientras que externamente era agresiva y ambigua.⁴⁶

La búsqueda de un punto de articulación de la política ambiental en el aparato burocrático, que la instrumentara fué:

"La fórmula legal que se adoptó para que la política ambiental se limitara a la salud, fue una modificación a la constitución con la cual se instaura el llamado Consejo de Salubridad General (CSG) Previendo el potencial de conflicto que entrañaba la nueva política, (Justificada por el presidente, que tendría que depender directamente con el presidente), solamente un proyecto centralizado y unitario, podría tener éxito." (41)

Sin embargo, la solución burocrática propuesta para resolver el problema ambiental iba a abarcar metas formales que difícilmente podían cumplirse en la práctica. Por que, si la política ambiental se colocaba en un nivel prioritario respaldado por el prestigio personal del Presidente, también lo era su instrumentación burocrática contenida de conflictos, porque un nuevo organismo sin previa

⁴⁶ *Ibid.* p.59

(41) *Ibid.* p.60

experiencia y con facultades meramente normativas iba a enfrentarse a formidables protagonistas en cuanto competencia técnica, prestigio y peso político.⁴⁷ (véase cuadro 2)

Lo cual, la puesta en marcha de la política ambiental, se encontraba en contradicción, por un lado la SMA pretendía y hasta exigía llevar la lucha contra la contaminación bajo su dominio, y por el otro, este organismo no disponía de un arreglo administrativo adecuado, ni de una definición precisa de su competencia. Que en realidad son las condiciones que surgieron de las transacciones para su establecimiento en un mínimo equilibrio entre las fuerzas en juego.

3.1.1 Fases importantes de la política ambiental estatal.

Una vez legitimada, operativa y organizativamente instaurada la política ambiental en México, comienza su larga marcha por las instituciones hasta obtener voz y voto dentro y fuera del seno estatal.

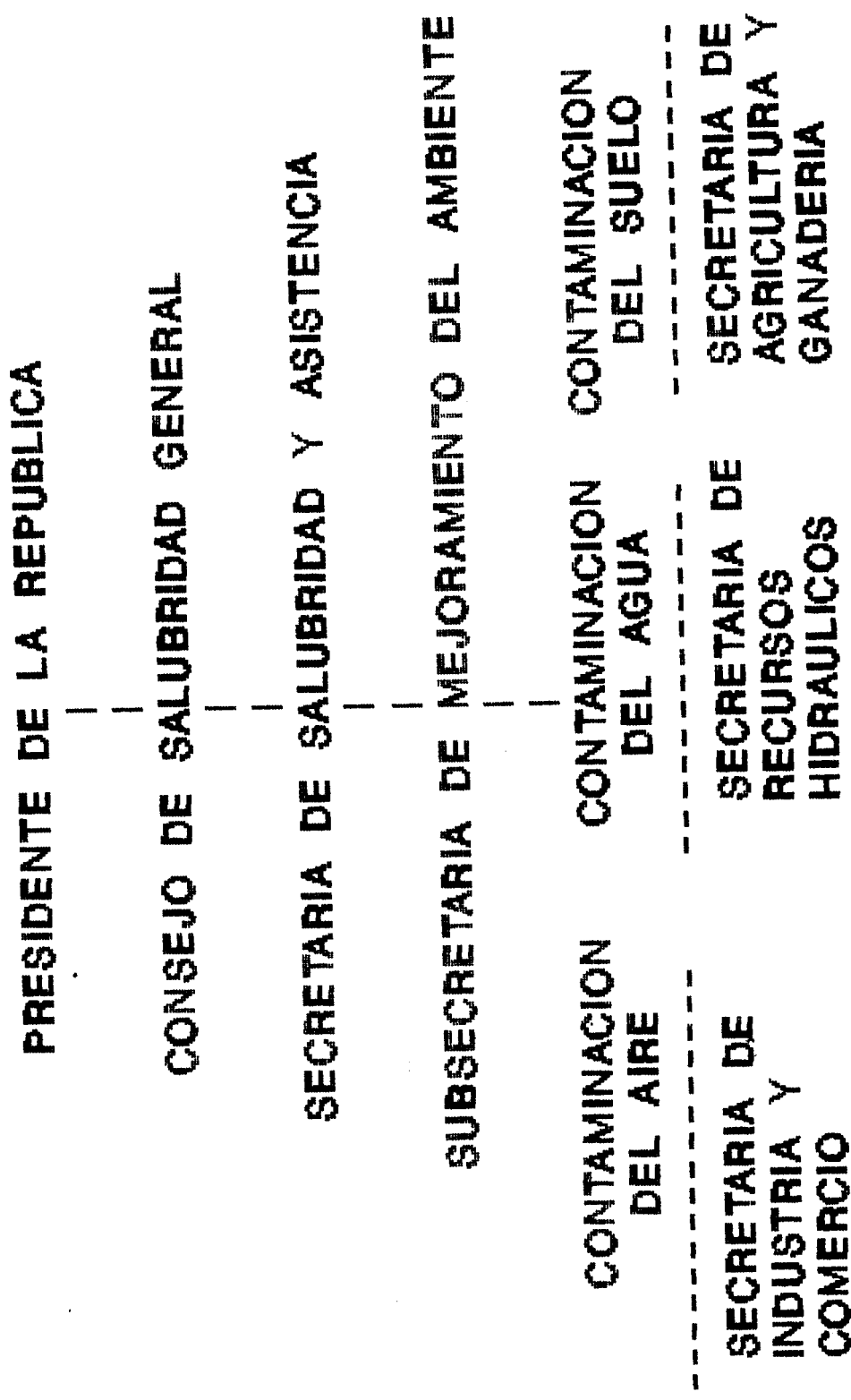
Primera Fase: 1972-1976.

Los primeros pasos concretos para poner en práctica una política de protección ambiental, concebida básicamente como lucha contra la contaminación, incluyeron tres metas fundamentales destinadas a legitimar la competencia burocrática de la SSA y su organismo ejecutor SMA. Dado que la industria privada iba ser el punto focal de los "atenciones estatales", se requería un esfuerzo para conquistar su colaboración.

⁴⁷ *Ibid.* p.61

CUADRO 2

BUROCRACIA DE LA POLITICA AMBIENTAL



Se trataba:

* En primer lugar, de formular una estrategia de guante blanco que introdujera gradualmente las modificaciones más importantes en el tratamientos de desechos, aguas negras y humos.

* En segundo lugar, era establecer un fundamento informativo que permitiera diagnosticar los problemas ambientales del momento y su evolución posterior.

* En tercer lugar, la SMA comenzó a ocuparse del problema metodológico de determinar los grados de contaminación. Mientras no existieran los reglamentos para los reglones de agua, aire y suelo , no se tenía una base adecuada para llevar a cabo una política ambiental integrada.

La percepción de la contaminación como resultado de tales causantes convirtió el combate contra los humos y los polvos en la principal palanca de acción de la nueva política. En cambio, la discusión respecto de los gases tóxicos en la mayoría invisibles, tuvo poco vigor, y después pasó al olvido. Lo suficiente para que la política estatal se dirigiera a combatir los humos y polvos por la sencilla razón de que "a simple vista" se podrían obtener resultados muchos más rápidos. Al mismo tiempo reducir la resistencia previsible por parte de los industriales.⁴⁸

⁴⁸ *Ibid.* p.65

Pero después de todo, la SMA consideraba una política de protección ambiental integral y, sobre todo, centralizada en sí misma, la cual tarde o temprano iba a invadir las áreas de competencia técnico-burocráticas de sus "homólogos" en el aparato estatal. Además de que tendría que acomodarse al "imperativo" del crecimiento económico y a todo lo que con este nombre atentara en contra de la naturaleza.⁴⁹

Por ejemplo, se revisamos el aspecto interburacrático entre estas dos instancias vemos que surgen desacuerdos latentes entre estos dos organismos. Situación que llegó a tal grado que cada organismo finalmente se dedicó a la "suyo", suguiendo una especie de división de la responsabilidad administrativa.

La competencia de la SRH abarcaba todo lo que involucraba el manejo de la conservación y el tratamiento del agua. Como la SMA lo hizo para el caso de la contaminación del aire. Pero ambos no lograron resultados adecuados en sus ocupaciones, siendo justificadas con declaraciones que nunca se materializaron y menos aún en un contexto de crecientes dificultades económicas.⁵⁰

49 *Ibid.* p.66

50 *Ibid.* p.68

Dificultades que comenzaron en los países industrializados afectaron también a México a partir de 1974, precisamente cuando la fase operativa de la política ambiental iba a realizarse. Era obvio que no podía pretenderse que la protección ambiental ocupara el primer lugar entre las prioridades del gobierno.

Esta situación, crítica para la política ambiental, empeoró con la postura ambigua del Presidente; por un lado declaraba que las política era una de las prioridades más caras de su gobierno, y por el otro, continuaba enfatizando la necesidad de incorporarla al proceso de industrialización. Sin embargo desembocaron en una virtual suspensión de los grandes proyectos para la lucha contra la contaminación.⁵¹

No obstante, al final del sexenio quedaron antecedentes que si bien no señalaban éxito de esta política, por lo menos establecieron ciertos avances de el proceso de institucionalización.

Además de establecer cierto nivel de concientización del problemas entre la población: De hecho, uno de los pasos existosos logrados fue introducir la cuestión ambiental como materia de enseñanza en las escuelas primarias del Distrito Federal, tarea en la que la SMA se enfrentó con poca resistencia. Que por primera vez presentaron a la luz pública una serie de escándalos ambientales como el envenenamiento de ríos enteros por PEMEX o la negligencia en el manejo de sustancias tóxicas de fábricas y comunidades.⁵²

51 *Ibid.* p.69

52 *Ibid.* p.70

En estas circunstancias, la política de la protección ambiental en su primera fase, significó la denuncia pública de la contaminación.

Segunda Fase: 1976-1982.

En el régimen de López Portillo constituía una nueva oportunidad para corregir esos obstáculos y responder a la urgencia cada vez mayor de actuar sobre el creciente deterioro ambiental.

"Fue la reforma administrativa el punto de arranque para una renovación de la lucha contra la contaminación en los primeros días del nuevo gobierno. La nueva Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) unía bajo su tutela todo lo relacionado con el proceso de urbanización. Así los llamados ecoplanes* se esperaba que tuviera un actuación más amplia en cuestiones ambientales. Una nueva Dirección General de Ecología Urbana subrayaba estas intenciones. Lo mismo podía suceder con la nueva Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH) que ahora tendría un peso decisivo en dos de las reas el agua y los suelos.... La antigua Dirección General de Usos de Agua y Prevención de la Contaminación se convirtió en una nueva Dirección General de Protección y Ordenación Ecológica"(42)

En la SSA y su órgano ejecutor, la SMA también se efectuaron cambios definitivos para reiniciar la política ambiental. Ante la necesidad de hacer congruente la Ley federal ambiental; se crearon dos direcciones para el mejoramiento de la calidad del aire y del agua, una dirección para los problemas de salud como consecuencia directa del contaminación, así como las usuales unidades administrativas de control y prevención de la contaminación. También se creó una dirección más para información y publicidad encargada de las campañas de concientización ambiental.⁵³

⁵³ *Ibid.* p.71
(42) *Ibid* p.70

Con estos cambios la SMA renovó su pretensión de manejar en su seno la política contra la contaminación, confirmando la definición de la cuestión ambiental como un problema básicamente de salud pública.

No obstante, en los primeros pasos de la SMA no se manifestaba preocupación alguna ante nuevas condiciones. Lo cual al definir las dimensiones de la situación ambiental en toda su extensión, el nuevo equipo trato de ganar la iniciativa con una gama de acciones.

Sin embargo, en el transcurso de sus iniciativas la SMA, más que señalar algún progreso en la protección ambiental, indican intentos para demostrar la competencia técnico-administrativa frente a los demás organismos públicos. Precisamente porque no podía forzar a una colaboración, trataba de comprometer a sus competidores en programas específicos para después exigir el liderazgo en tales proyectos. Resultando este nuevo intento hacia una mayor institucionalización derrumbando por las circunstancias de la recuperación económica que proporcionaba los recursos necesarios ni el tan importante apoyo político en la cumbre del poder.⁵⁴

"La crisis de 1976 había impuesto otras prioridades , como el aumento de la producción , la ampliación de las inversiones, la construcción de viviendas, o la creación de empleos, sin dar mayor importancia a sus consecuencias ambientales.....todo el sexenio se convirtió en el peor contaminador, sin sufrir sanción alguna. El imperativo económico se impuso ante la prioridad ecológica".(43)

54 *Ibid.* p.72
(43) *Idem*

En esta situación de absoluta insignificancia del componente ambiental, la SMA dio marcha atrás y trató de llevar a cabo una política de protección ambiental que se adhiriera estrechamente a la primera edición de la Ley federal Ambiental, o sea, definiendo la contaminación como problema de salud.

Ahora la SMA, promovía una salud pública acondicionada ambientalmente. Por eso, la subsecretaria repentinamente declaró a la contaminación fecal como uno de los problemas ambientales más graves del país. Se multiplicaron las noticias sobre las amenazas a la salud pública en el D.F, en donde se depositaban grandes cantidades de materia fecal, causando una gran variedad de enfermedades con altos costos para la sociedad. Con este giro, la SMA se dirigía a una clientela poco organizada que se iba a beneficiar con sus acciones. Por otro lado, definía una tarea que realmente competía a la SSA y a los demás organismos del sector salud.

De ahí, que la SMA siguió la estrategia de minimizar el daño ambiental de los diferentes causantes. Sin embargo, se hacían más agudas con otros organismos, e.g. grupos civiles de la Asociación de Padres de Familia que comenzaron a manifestar su preocupación ante la postura oficial señalando que la ciudad de México era "la ciudad más venenosa del mundo". Pero la SMA ya no podía reaccionar por su cuenta propia.

Basto para proponer la creación de una Comisión Intersecretarial que reuniera bajo un solo techo los organismos más importantes en la lucha contra la contaminación.

Entre sus primeras tareas se encontraba la elaboración de un plan quinquenal con planes y objetivos fijados anualmente, además de estudios especiales que requerían la colaboración de varias agencias estatales. Pero tres meses más antes para que comenzarán sus actividades. En la sesión inaugural, el secretario de la SSA aseguró que la política de protección ambiental ya estaba por encontrar la forma burocrática adecuada. Declaración que demarcaba las líneas de una futura política ambiental descentralizada, por un lado aparejara los recursos de los diferentes organismos y, por el otro asentara los recursos de los diferentes organismos, además de asentar la base institucional suficientemente amplia para los proyectos requeridos - siempre y cuando la SSA estuviera dispuesta a ceder en sus pretensiones hegemónicas.⁵⁵

Las actividades de la comisión pronto se volvieron un reflejo de las disputas de competencia que habían surgido en años anteriores. En los meses siguientes cada uno de los miembros expuso su punto de vista sobre la problemática ambiental sin que se acordara nada en concreto.

⁵⁵ *Ibid* p. 74

Después de todo, las presiones económicas para alcanzar una plena recuperación impedían cualquier intervención para el mejoramiento ambiental. Se contaba con una aceptación mínima acerca de lo que podía ser manejable en materia ambiental, sin obstaculizar la recuperación económica.⁵⁶

Con el nuevo jefe de la SMA, Manuel López Portillo en 1980 se trató de enderezar la situación en el corto plazo del sexenio. Intento, que propuso una Ley Federal ambiental "corregida" que incorporara las experiencias pasadas. La cual, enfatizaba tres aspectos:

En primer término, se afirmaba que aquellas fallas en la política de protección ambiental a lo largo de 10 años transcurridos eran resultado de una debilidad política de la SMA, debido a que las competencias burocráticas entre los diferentes organismos no se habían especificado con claridad. Correspondía a la SMA, en cada caso, especificarlas y determinar las líneas generales de las acciones correspondiente. El segundo punto correspondía una ampliación de los factores ambientales cubiertos por la Ley incluyendo contaminación de alimentos y de radiación artificial. Por último requería poseer facultad de decisión para la aplicación de sanciones.⁵⁷

⁵⁶ *Ibid* p. 75

⁵⁷ *Ibid* p. 76

Aunque todas las secretarías afectadas se opusieron al cambio, su acción tuvo la fuerza suficiente de aclarar las pretensiones de la SMA. La propuesta de incluir el principio de reparación de daños ambientales por la causante fue rechazada como resultado de las presiones de la industria privada. Sin embargo el monto de las sanciones se aceptaron. Asimismo, la ampliación de la cobertura por la ley se aceptó sin oposición.

Para 1981 se intensificó la crisis económica más profunda en la historia moderna de México. Naturalmente, esa catástrofe tuvo graves repercusiones sobre la política de protección ambiental.

No obstante, la SMA tenía cierta fuerza para denunciar las infracciones contra la naturaleza y crear precedentes que quizás desembocarían en el futuro periodo gubernamental en una renova política ambiental. Amenazaba con el cierre de fabricas y el cobro de multas, junto a descubrimientos escandalosos ambientales que llenaban las páginas principales de la prensa nacional. Provocó un ambiente de advertencias y amenazas de castigo que finalizó el segundo intento de llevar a la práctica una política de protección ambiental efectiva.⁵⁸

⁵⁸ *Ibid* p. 77

Tercera fase: 1982-1988

La problemática ambiental fue uno de los temas en discusión preparatorias a la campaña Presidencial de Miguel de la Madrid Hurtado. Se reconoció explícitamente que había sido inadecuada la política ambiental que se había instrumentado hasta entonces. La futura política tendría que definirse en función del uso racional de los recursos naturales y centrarse en la planificación de la economía y de acuerdo al caso especificaría la relevancia del factor ambiental en las decisiones.

Como consecuencia de la reforma administrativa que se emprendió:

"Por primera vez, la cuestión ambiental fue incorporada como preocupación nacional en 1982 , en el Plan Nacional de Desarrollo . El cual habla por los intereses generalizados de la nación como si ésta fuese una unidad, sin particularidades ni diferencias marcadas, se asienta la importancia del fenómeno ecológico en función de un interés que engloba un desarrollo determinado, sin importar diferencias de los distintos contextos, actores y condiciones de producción..... De esta manera , se deja de lado posibilidades de prácticas sociales y políticas alternativas que discutan o cuestionen el plan adoptado, mientras queda en discusión la validez de un plan globalizador , que tiende a borrar la diferencia que se plasma no sólo en el ámbito económico, sino también político y social. Se determina ahí una manera de ver y atacar el deterioro del ambiente, la generalización no sólo borra la particularidad sino que también establece una sola manera de enfrentar la problemática que queda restringida en un megaproyecto de Nación, donde grupos, movimientos e individuos tienen poca o ninguna influencia". (44)

(44) Miriam alfie. *"La transformación de la política gubernamental en materia ecológica"*. EL cotidiano, No.52,1993. p. 52

Sin embargo, lo que cabe destacar es que por vez primera se observa al deterioro ambiental como un factor de vital importancia en la continuidad del desarrollo y que esta planeación es resultado de las condiciones que ahora la naturaleza finita impone.

De ahí, que la acción política que varios grupos sociales empezaban a gestar a partir del descontento y la protesta social, aunado a los resultados a los que la investigación científica de institutos y Universidades arrojó a la luz los principales problemas ambientales, que fueron presiones importantes para deteminar al panorama ecológico.

En 1982, junto al Plan Nacional de desarrollo se reformó la Ley Orgánica de la administración Pública Federal (LOAPF) que en su artículo 37 creó la Secretaría de desarrollo Urbano y Ecología, con una Subsecretaría de Ecología encargada de planear y discutir la política ambiental, determinando normas y programas de acción. Subdivida en cuatro dirrecciones Gnerales. (véase cuadro 3)

Por otra parte, dentro de la (SEDUE) se elaboró el órgano rector de funciones de la Subsecretaria de Ecología que fue el llamado Plan Nacional de Ecología (PNE) 1984-1988, que pretendió establecer cuál era la problemática concreta que trataría de solucionar la política ecológica sexenal, planteando dos líneas de acción:

SEDUE SUBSECRETARIA DE ECOLOGIA

SECRETARIO DE SEDUE

SUBSECRETARIO DE ECOLOGIA

DIRECCION GRAL. DE
CONTROL Y PREVENCION
DE LA CONTAMINACION
AMBIENTAL

DIRECCION GRAL. DE
NORMATIVIDAD Y REGU-
LACION ECOLOGICA.

DIRECCION GRAL. DE
PROMOCION AMBIENTAL
PARTICIPACION COMU-
TARIA.

DIRECCION GRAL. DE
CONSERVACION
ECOLOGICA DE LOS
RECUSOS NATURALES

CUADRO 3

1.- *Las de carácter correctivo* que incluían control y disminución de la contaminación y la restauración en las zonas ecológicas deterioradas y

2.- *Las de carácter preventivo* que establecían el ordenamiento ecológico del territorio, la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales y la formación de la conciencia ambiental en la Sociedad Civil.⁵⁹

Durante los primeros años de acción de las Subsecretaria en conjunto con sus homólogos no fueron positivos, debió a que no alcanzaban la transparencia y claridad en la asignación de la responsabilidad involucraba que dificultaba sus labores.

Pero los acontecimientos de los años 1985, 1986 y 1987, con una serie de inversiones térmicas en los inviernos que aumentaron los niveles de contaminación, la explosión de la gasolinera en San Juan Ixhuatepec, el terremoto que asoto a la Ciudad de México, impusieron presiones crecientes para tomar acción directa e inmediata contra los peligros ambientales, especialmente en la ciudad de México.

La SEDUE y en especial la Subsecretaria de Ecología empiezan a tratar de resolverlos estos problemas, que junto a la Comisión Nacional de Ecología que hacia 1985 se crea con carácter permanente, sustituye a la comisión intersecretarial

⁵⁹ *Ibid.* p.53

Una respuesta importante del gobierno de De la Madrid fue la publicación , en febrero de 1986 de los llamados "21 puntos". Se trataba de una serie de decretos que incluyen proyectos de reforestación, regulación de la contaminación automotriz, reubicación de las industrias especialmente tóxicos , proyecto piloto para lograr una utilización más eficiente del gas y la energía, entre otros. El gobierno prometió dar informes de los avances logrados en la implementación de estos puntos, después de ocho meses de su publicación.

La creciente gravedad de la contaminación sobre la capital, y la constante protestas públicas dieron como resultado las 100 acciones del gobierno Federal, anunciadas en la reunión de la Comisión Nacional el 13 de enero de 1987, que incluían medidas de emergencia.

Con la expedición de la tercera Ley para el medio ambiente en 1988 (Ley del equilibrio Ecológico y la protección al medio ambiente, LGEEPA), además de indicar un avance en la legislación nacional en materia ambiental, con la facultad de marcar la institucionalidad requiere después de un proceso de preparación administrativa. Rescata la experiencia de la SEDUE, amplía y supera a la Ley de Protección Ambiental vigente y legisla sobre muchas lagunas. Rebasa la camisa de fuerza en la que se había limitado a la ecología, en el contexto de la salud y se extiende a los problemas de protección, restauración de la naturaleza y al aprovechamiento de sus recursos naturales.⁶⁰

⁶⁰ Edith Kurzinger, et al. *Política ambiental en México*. p. 72

Mediante esta ley se pretende descentralizar funciones, creando delegaciones en la SEDUE con un lazo entre la federación, estados y los municipios. Se le reconoce un valor específico al municipio como punto gestor de política, aún cuando el ejecutivo sigue siendo la figura principal de poder político.

Pero, los resultados de la SEDUE durante la gestión del presidente Miguel de la Madrid se avanzó en los aspectos de contaminación y conservación, y poco en los aspectos de restauración y aprovechamiento de los recursos naturales. Donde hay que hacer énfasis, como lo establece J.Carabias, en que por falta de recursos económicos, la poca experiencia en la gestión ecológica, la escasez de cuadros especializados y la poca efectividad normativa como instrumento de acción, limitaron el impacto de la SEDUE.

Además del logro de la gestión la creación de la Subsecretaría de Ecología, que trato los problemas reales de medio ambiente, desde una óptica propia, detallando la particularidad de los asuntos ambientales como espacio de la gestión política.

Sin embargo, el avance más importantes en materia ecológica habría que señalar lo referente a la normatividad y legislación, marca avances en la institucionalidad de la política ambiental de tal manera, que hay un impacto a la sociedad con respecto al pasado. Sin embargo, falta para ser realmente una ley integral.

3.1.2 La política ambiental del actual sexenio.

Carlos Salinas de Gortari, que ocupa la Presidencia desde el primero de diciembre de 1988, le concede verbalmente gran importancia a la política ambiental.

Cabe destacar, que a iniciativa de Ley del Presidente en el mes de Enero de 1989 se presentan los lineamientos del Programa Nacional de Conservación Ecológica y de Protección al Ambiente, 1988-1994 (CONADE), que establece:

"...La protección al ambiente representa una de las más altas prioridades del crecimiento, así como un requisito para dar viabilidad al proceso de la modernización del país"(45).

Dándole una redimensionamiento a la política en materia ambiental como una prioridad en el proceso de la planeación y modernización nacional.

Con esto, el gobierno indicaba que la reforma administrativa iniciada el sexenio anterior, lo continuaba y profundizaba en la línea económica, enlazando que está más dispuesto a tomar en serio el problema ecológico, para obtener un crecimiento orientado a la modernización del País. Sin embargo la crisis política por la que atraviesa el país en sus inicios necesitaba una estabilidad que le permitiera continuar. Para ello utilizó instrumentos que le permitieran mitigar la creciente presión social por la que atravesaba el país.

(45) Miriam Alfie. *Las transformaciones de la Política gubernamental en materia ecológica*. El cotidiano. No.52, 1993. p. 54.

A pesar que ya se encontraban las políticas ambientales con una estructura institucional, era necesario se modificara no perdiendo que la cuestión ambiental se incluya en el desarrollo del país. Sino además era momento más adecuado para que las políticas ambientales tuvieran un prioridad dentro del mismo para lograr mejores beneficios del proyecto encaminado.

Dentro de las acciones que emprende el sexenio actual para tener mejor cobertura de los objetivos que persigue, se abren Foros, Comisiones, Asambleas, que explicitamenten se dirigen a la sociedad civil que permita una mayor participación. Que en realidad se desenvuelve en contradicción, en el momento de la realización final de llevar a cabo una política ambiental no llegó más allá de la establecida a nivel presidencial.

Pero al agravarse la situación ecológica en el Valle de México se abrieron importantes contradicciones entre la SEDUE y el DDF que dieron pauta para que el regente de la ciudad: Lic. Camacho Solís, ya deslindado de la responsabilidad de la SEDUE, promoviera el Programa Integral de Lucha contra la Contaminación en el Distrito Federal, el 20 de noviembre de 1989. Pero el titular de la SEDUE para no quedarse atrás el 19 de marzo de 1991 anunció once medidas contra la inficción.⁶¹

⁶¹ Enrique Velázquez. *Política Ecológica Institucional*. El cotidiano, No.47, 1992. p.34

" En este mismo renglón se da el Programa Nacional de Protección al Ambiente 1990-1994, que pretende hacer compatible el proceso general del desarrollo con la preservación y el aprovechamiento sostenido de los recursos naturales. Otra vez, estas son instancias sumamente generales que por la materia específica que tiene por objeto , su aplicabilidad depende de una serie de factores que van desde su conocimiento y difusión hasta la conciencia de quien las aplica, las exige y vigila".(46)

El 25 de mayo de 1992, a través de la Ley de organización de la Administración Pública Federal , se da la iniciativa para crear la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) que pretende establecer los parámetros ecológicos y protección al ambiente. (véase cuadro 4)

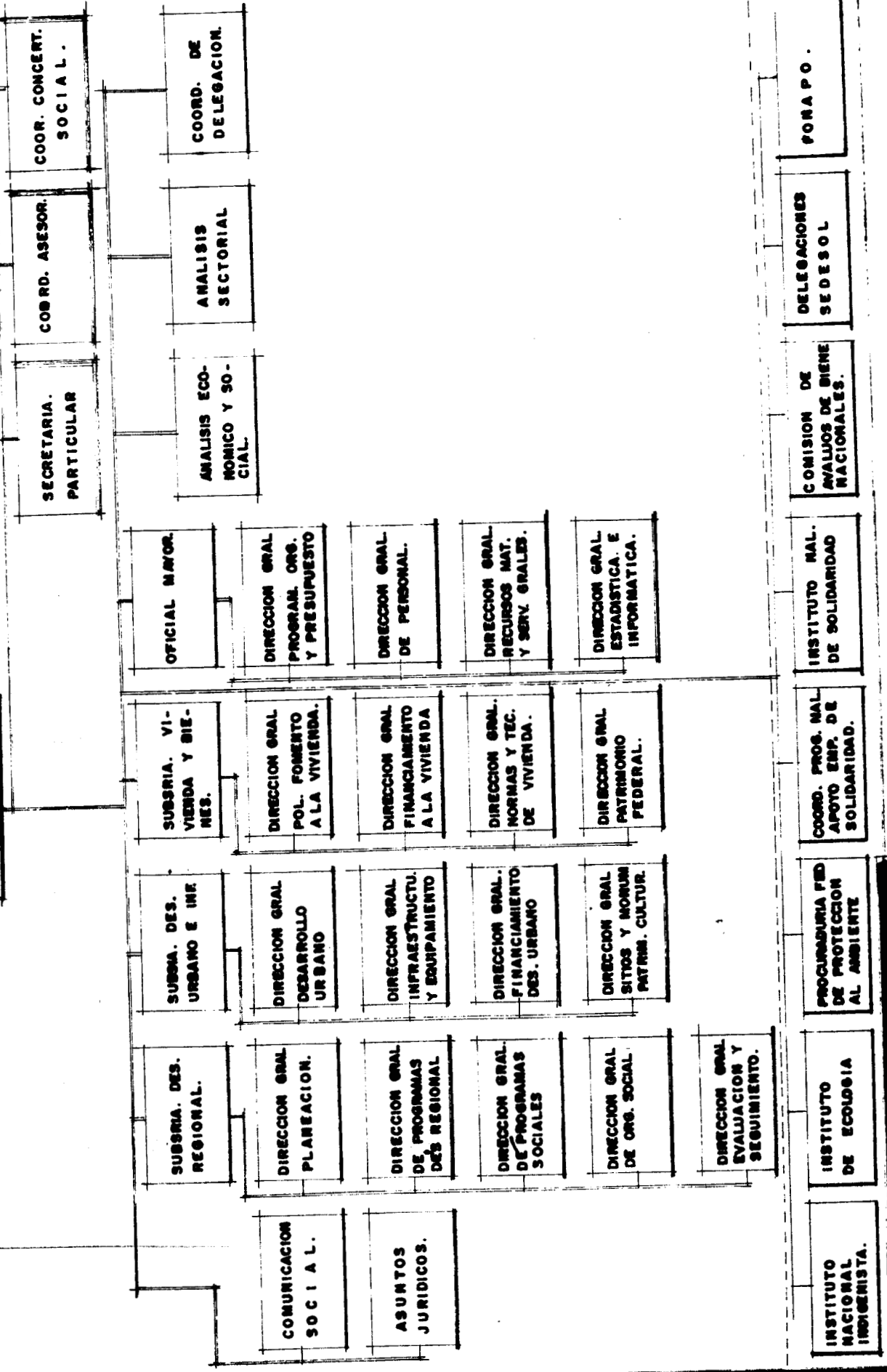
La incorporación de la cuestión ecológica a la SEDESOL se da a causa de que los altos índices de contaminación a nivel interno han suscitado varias presiones sociales de la ciudadanía, mientras a nivel externo, tanto la cuestión ecológica y el tratado de Libre Comercio (TLC), ponen en la mira al gobierno salinista. SEDESOL así viene a encubrir una problemática compleja, introduciendo en un conglomerado gigantesco de problemas sociales "destensa" la situación, donde la cuestión ecológica es uno de tantos asuntos por resolver.

Así cabe destacar que la formación de SEDESOL condujo a la desintegración de SEDUE, y bajo este nuevo halo, se pretende subsumir a la vez que desconcentrar las funciones sobre ecología y protección al ambiente dentro del ámbito de competencia y autoridad del Ejecutivo Federal.

(46) Miriam Alfie. *Las transformaciones de la Política gubernamental, en materia ecológica*. El cotidiano, No,52, 1993. p.54

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL.

SECRETARIO



Se pretende un equilibrio entre Gobierno Federal, Estados y municipios, en el que se le otorga formamente un sobrepeso al municipio a nivel decisonal. Sin embargo, los órganos encargos** de los asuntos ecológicos coloca de nuevo al Ejecutivo Federal como árbito importante de las decisiones.

De aquí que, aún cuando se pretende que la sociedad civil sea coparticipe de la gestión ecológica a través de la (LGEEPA), esta intervención sólo ocurre al señalarla como culpable del deterioro y no como actor importante en la gestión y decisión política.

Es decir, es una política generada desde arriba a pesar de que hayan bases legítimas que establecen la participación amplia de la sociedad. Sólo es a nivel de culpabilidad y no de decisiones aunque se establezca una corresponsabilidad de la sociedad y el Estado en el deterioro ecológico.

Bajo esta óptica, el triunfo del Tratado de Libre Comercio entre los tres países se llevó a cabo con un Acuerdo Paralelo de Cooperación Ambiental de América Del Norte el 12 de agosto de 1993. Donde forzados o no, los mexicanos hemos entrado en una nueva dinámica donde el medio ambiente juega un papel fundamental , y poder decir que girã en torno a patrones internacionales establecidos, que tienen muy claro sus objetivos y metas, asegura una mejor legislación ambiental, y abre un campo hasta ahora desconocido para nosotros que sería el ejercicio de la democracia.

** *Infra.cf La estructura institucional de la política ambiental. p.120*

Lo cual indica como dice Miriam Alfe:

"....que tenemos que adoptar una posición más real y coherente, sabemos que nuestros vecinos son ambientalistas según las condiciones del Mercado, que estos Acuerdos podrán utilizarse para beneficio de una de las partes a través de medidas proteccionistasTambién, puede acelerar el régimen de maquila, con bajos salarios y condiciones ambientales pésimas, y claro está, que estas situaciones no se resuelven únicamente imponiendo una nueva legislación ambiental. Tenemos que hacer hincapié en que es un problema de ejecución de las leyes y las normas. Además, hay que establecer de manera reiterativa cómo se cubrirán los daños y quién los pagará"*

Sin embargo, lo más importante es que el acuerdo contiene elementos de gran relevancia para el futuro de la política ambiental.

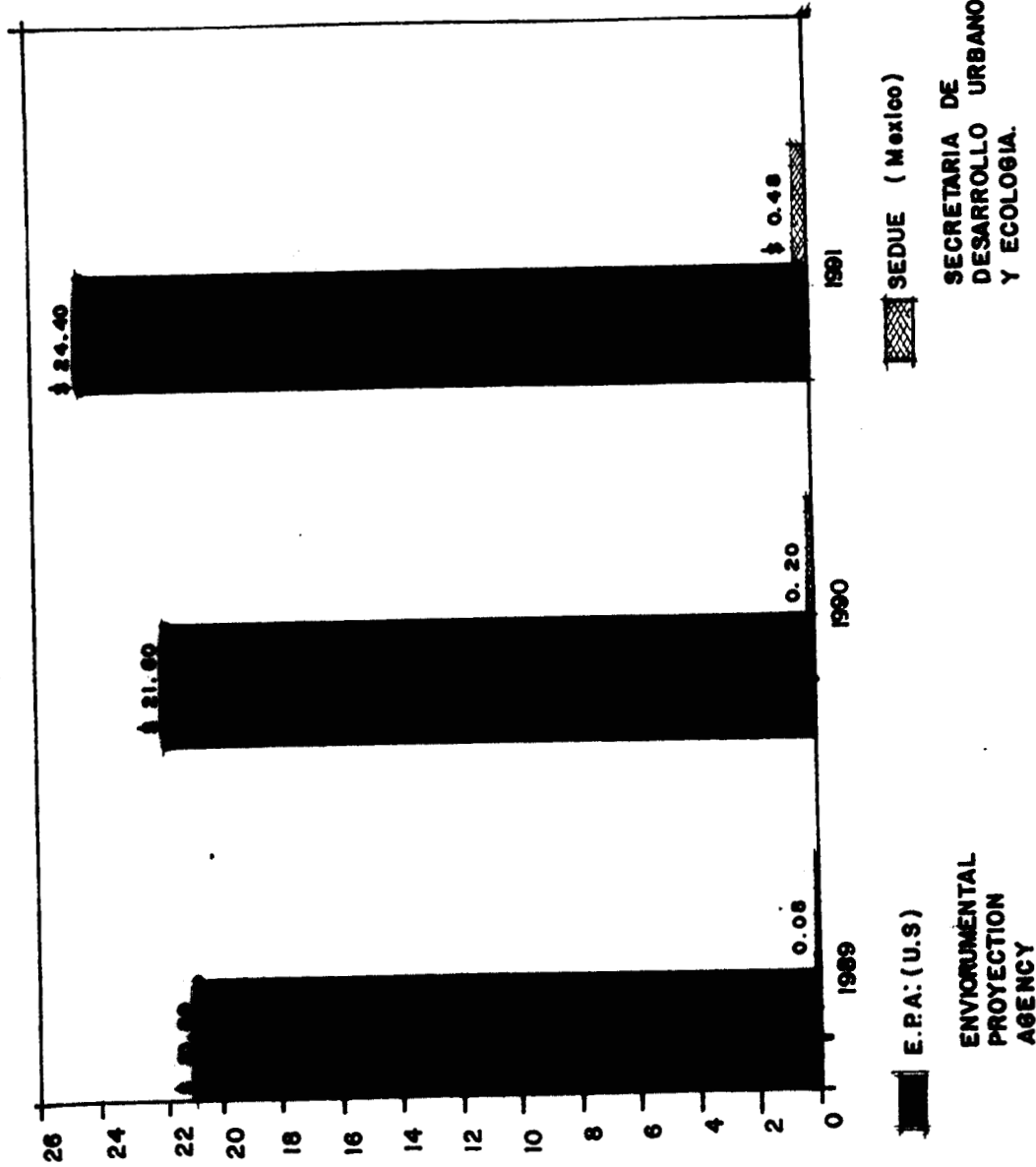
"En principio, el Acuerdo deja a salvo el derecho nacional a fijar los niveles de protección ambiental considerados como adecuados por las instituciones nacionales, y promover el mejoramiento del ambiente a los ritmos posibles según las condiciones del país. e.g no lograra dar el paso en la protección ambiental cuando hay diferencias significativas en el presupuesto ambiental en México y E.U. (véase cuadro 5) Esto supondría dedicar recursos que hoy no podrían obtenerse a no ser que se retiraran de otras áreas que también tiene prioridad. Para ello es inevitable que durante un periodo de transición, que puede ser muy largo, la política ambiental vaya confluyendo paulatinamente hacia los niveles de los otros dos países. Además, aunque suene contradictorio, no tiene por qué haber una sola política ambiental, como si esta fuera un asunto estrictamente técnico, de fijación de normas o controles".(47)

* Miriam Alfie. *El acuerdo paralelo sobre medio..El cotidiano.* 26-27pp
(47) Enrique Provencio. *TLC, acuerdo paralelo..... El cotidiano,* p.30

C U A D R O 5

LA BRECHA DE RECURSOS:

GASTO PER CAPITA EN PROTECCION AMBIENTAL EN E.U. Y MEXICO.



FUENTE: Datos obtenidos del Servicio de Investigaciones del Congreso Norteamericano. Basados en información otorgada por la EPA.

3.2 El discurso ambiental del estado mexicano.

Sin duda alguna, la Ecología amenaza con convertirse en uno de los temas dominantes de la política contemporánea. Ello, en alguna medida, se expresa en la camino electoral que ha adquirido el llamado "partido ecologista mexicano". Sin embargo aún no recupera en su discurso el tema de la ecología.

" La ecología ha permanecido rezagada en los discursos de los partidos políticos en México, debido a que excede a sus preocupaciones tradicionales al no estar enmarcadas en los intereses de clase o en las opciones económicas o políticas que éstos proclaman en sus proyectos nacionales." (48).

Debido a que la politicidad de la ecología, es algo mucho más complejo, que lejos de ser un fenómeno reciente, resulta su incorporación ante la quiebra de un consenso industrialista, es decir, el auge de la ecología esta relacionada con el quiebra de una concepción del mundo de acuerdo al cual, el desarrollo histórico en función del progreso no estaba puesto en discusión o para decirlo en palabras que podría haber usado Antonio Gramsci, cuando una determinada concepción del mundo ha perdido su carácter hegemónico. A partir de ese momento, se abren, inevitablemente, grietas a través de las cuales penetran los "saberes reprimidos", o simplemente manteniéndose al margen de los centros del poder decisonal".

(48) Angélica Enciso. *Deben los partidos recuperar en su discurso el tema de la ecología en: la Jornada.* (01/09/93)

Ya en los países industrializados surge un discurso sobre la degradación de la naturaleza; en un primer documento histórico representado por el Club de Roma en 1972, oficialmente llamado LOS LÍMITES DEL CRECIMIENTO, percibido como una señal catastrófica, otorgó un llamado a la opinión pública, y aunque proviene de sectores que tradicionalmente participaban en el "crecimiento económico", tuvo resonancia, porque puede ser considerado:

"...una declaración de la bancarrota de la ideología oficial del progreso".(49)

Es decir, desde ese momento la ecología encontraba las puertas abiertas para penetrar en los centros principales del debate público.

Lo cual, la difusión de las proyecciones hacia futuro cada vez amenazadas para la calidad de vida, y hasta la vida misma, inició un proceso de concienciantización que desembocó en la obligación percibida por la mayoría de los gobiernos en estos países para proponer fórmulas políticas concretas de protección del medio ambiente.

Por el contrario, en México, como país menos desarrollado y dependiente, la incorporación del discurso ecológico viene "desde afuera". De manera abrupta se incorpora para sostener el desarrollo económico, aceptado como bandera política para el progreso. De ahí que el discurso ecológico sea un maquillaje político.

(49) Fernando Mires. *El discurso de la naturaleza*. p. 17

Esto bastó, para que la expresión entrara de lleno al repertorio político, el primero que la empleó fue Luis Echeverría, cuando en el mensaje de campaña en Tuxtla Gutiérrez, se refirió a la necesidad de preservar el equilibrio ecológico.

"Desde entonces, no hay discurso, por ramplón que sea, que no dedique unos cuantos párrafo a la preservación ecológica, sin que por lo general esto implique compromiso alguno". (50).

Sin embargo, lo más interesante, es como después de un pensamiento pesimista, que se establecía en la década de los setentas, surge un nuevo pensamiento más serio, académico de distintas disciplinas, que inicia un debate en torno a los fundamentos del crecimiento y del desarrollo, que considera posible "Un desarrollo económico y social continuo, en armonía con el manejo racional del ambiente".⁶²

En efecto, es en una dimensión del desarrollo, por lo que debe ser asimilado en todos los niveles de decisión. Donde los problemas de recursos, energía, ambiente, población y desarrollo sólo pueden comprenderse correctamente si se les examina en sus relaciones mutuas, lo que exige una planificación.

Fue así como el importante papel de organismo del continente e internacionales potenciaron y fomentaron la discusión sobre la necesidad de incorporar la variable ambiental en la planificación del desarrollo.⁶³

(50) Víctor Alfonso Maldonado. *De discursos ecológicos, irresponsabilidad y campañas sucias*. La Jornada. 19/06/93).

Muestra de que se ha venido construyendo un discurso ambientalista que, cerca ya del año 2000 ha conquistado un espacio indiscutible en la sociedad. Este discurso ha cambiado desde su origen, madurado y generado un marco conceptual cada vez más sólido. Por lo mismo ha ganado confianza y credibilidad. Sin embargo, es aún muy marginal y aunque dejó de ser calificativo como moda, no ha logrado incorporarse verdaderamente en la planeación de las políticas de desarrollo.

Nos referimos al discurso de la sustentabilidad,⁶⁴ que el estado mexicano pretende promover en su planeación del desarrollo nacional. Se le reconoce como una estrategia para comprender y enfrentar las múltiples crisis que actualmente nos agobia. Y como algunos columnista del la Jornada ecológica dicen:

"Tan desesperada es nuestra búsqueda de soluciones, que los grupos más disímiles, y hasta con valores encontrados, se han vuelto fervientes predicadores de la nueva liturgia"⁶⁵

Que ofrece revertir las tendencias nocivas que el desarrollismo creó, con tal formalidad, que achaca la destrucción ecológica al proceso de globalización en el que estamos inmersos. Planteando la necesidad de recolocar a los productores directos, los trabajadores de la industria, el campo, los bosques, el mar y los servicios en una posición central para vigilar y controlar cómo se realizan los distintos procesos productivos. Lo mismo plantea con la sociedad en su

⁶² Julia Carabias. El discurso ambientalista en: Margot Aguliar y Günther Maihold. *Hacia una cultura ecológica*. p. 118.

⁶³ *Idem*

papel de consumidor y guardián del medio en que vivimos: exigiendo mayor conciencia sobre los efectos que ocasionan los actuales patrones de consumo y de interacción social para luego definir con mayor cuidado la calidad de nuestra vidas, y la de nuestros hermanos.

Pero además aboga por una auténtica participación social para rediseñar el uso de los recursos y el destino final de los residuos industriales y de otra índole.⁶⁶

No obstante, la acumulación ilimitada permite a un reducido grupo consumir y abusar de la tierra sin freno alguno y paralelamente abusa de quienes produjeron las comodidades para la transmisión de esta explotación, ocultos gracias a los sinuosos caminos de la comercialización. Su rastro no deja de penetrar hasta los protegidos nichos acomodados: la apertura de uno o más hoyos en la capa de ozono, la contaminación del aire, lista interminable, que se materializa en la violencia social y política que amenaza nuestra tranquilidad y seguridad.

Ante esto, el discurso ecológico de sustentabilidad, se presenta como la receta mágica para acabar con esto y otros males. Con tecnología blandas, un uso más ciudadano de los recursos, reciclamiento, y mayor participación democrática, de manera que podemos emprender un nuevo camino .

64 Se definió en 1987 un modelo de desarrollo sustentable como aquel que busca satisfacer las necesidades de la sociedad actual vigilando las necesidades de las generaciones futuras.

Pero, siendo una nueva fórmula para que las comunidades rurales, se comporten mejor porque son ellos los encargados de velar por invaluables patrimonios de la humanidad; son también un amplio espacio geográfico que guarda secretos de la biodiversidad, los pulmones de la tierra, las reservas territoriales.

Encomienda que en realidad tiene la tarea de regresar del abismo agrícola intensiva, especializada con base en agroquímicos a una más diversificada. Esta última se encuentra en aprovechar e integrar los adelantos del momento, combinados con algunos de los conocimientos ancestrales que permiten un cuidado especial de los recursos, a la vez que asegure los niveles de productividad y rentabilidad.

Y como dice David Barkin:

"Nos recuerdan el principio de que lo "pequeño es hermoso", pero que también necesitamos trabajar con grandes agricultores capaces de reconocer lo dañino de sus prácticas culturales y laborales, enfrentándonos ahora a la tarea de convertirnos en productores más responsables" (51).

Que en realidad, sólo es un discurso ecológico que pretende llevarnos de regreso a un estado natural, que nos exige la presencia como único medio por el cual nuestra amenaza y peligrosa civilización pueda abrir el camino a su sucesora más acorde con la naturaleza.

Pero:

⁶⁵ David Barkin. *Riqueza, pobreza y desarrollo sustentable en: Jornada ecológica. Ambientalismo Vs Desarrollo sustentable.* p.2
⁶⁶ *Idem*

"...La sustentabilidad no es una biosfera preciosa con mucha biodiversidad, si los campesinos que la habitan fueron desalojados y dejados a la zar . Tampoco es un parque ecológico con villas de miseria desplazadas hasta las colinas circundantes."(52).

Sino a la apertura del discurso ecológico al ámbito social y político para alcanzar una representatividad también para aquellos intereses presentes en estas áreas del convivir humano.

3.3 La legislación ambiental

La legislación en materia ambiental, indiscutiblemente ha avanzado, faculta a los tres niveles de gobierno, estatal y municipal para instrumentar en sus respectivos ámbitos de competencia, las figuras jurídicas establecidas en la Ley del Equilibrio ecológico y protección al ambiente (LEEPA), como son el , ordenamiento ecológico, que en su mejor acepción podría ser el instrumento idóneo para una política nacional de desarrollo sustentable orientando las formas de explotación de las fuentes de aprovisamiento de alimentos, agua, energía.etc; el impacto ambiental para prevenir los efectos sobre la salud y la biovidersidad derivados del establecimiento de actividades inducidas a través del Tratado de libre Comercio, y finalmente el riesgo ambiental que permita prever los desastres que pudieran causar las actuales instalación y obras de carácter público y privado en las inmediaciones de vencidarios vulnerables a éstas.

(51) *Ibid.* p.3

Las políticas formuladas de protección, aprovechamiento, conservación y restauración cuyo propósito es el establecimiento de los procedimientos que permitan al estado un manejo controlado de las eventuales acciones contaminantes y degradantes del medio ambiente, para lo cual se requiere haber desarrollado tanto las legislaciones estatales y municipales como los reglamentos ambientales específicos de las condiciones ecológicas y ambientales de dichas unidades político-administrativas, instrumentos que deben ser formulados sobre la base del conocimiento de cada una de las especificidades ambientales y no la repetición mecánica de lo realizado en el centro del país, tarea que tienen que realizar en forma conjunta y coordinada el gobierno federal y los gobierno estatales.

Un ausente en las tareas del estado es de nuevo la sociedad civil por las falta de prácticas democráticas como por la información insuficiente y sesgada, por lo que es una obligación del Estado y en gran medida de los partidos políticos y de las organizaciones no gubernamentales mexicanas la conformación de un espacio de acción política en el que el depositario de su propia seguridad ambiental y regulación de la sustentabilidad de su desarrollo sea la propia sociedad civil, quién percibe los efectos directos de una mala aplicación de la legislación ambiental.

Y reiterando, no podemos negar, que actualmente hemos tenido el gobierno más ambientalista de nuestra historia, sólo que a contrapelo se han emprendido modificaciones legislativas en materia de propiedad y uso del suelo, bosques y selvas, aguas, pescas y la administración pública que abren de par en par la puerta para un uso abusivo de los recursos naturales que tiene como telón de fondo un acuerdo de libre comercio.

Que para muchos mexicanos estos resultados son contrarios a los intereses nacionales. Ante ello, la SEDESOL ha operado de nuevo con instrumentos políticos de aglomeración y fragmentación, con una visión sectorial de la problemática ambiental que diluye la responsabilidad gubernamental en la materia.

Es indudable:

"Que la legislación ambiental no tiene vigencia actual. Innumerables contradicciones legislativas avalan la depredación de los recursos del país, la participación ciudadana está sometidas a nuevas formas de clientelismo y corporativismo, y los estudios de impacto ambiental se utilizan lo mismo para convalidar inversiones** depredadoras que desarmen las luchas de los grupos sociales" (53).

Lo cual, la legislación ambiental actual considerada como de las más modernas de Latinoamérica, se encuentra en evidentes contradicciones que se imponen en la realidad, hay evidencias de violación a las normas, no se conocen, no se ponen en práctica, no las respetan, en pocas palabras "no existe el espíritu de la ley ecológica".⁶⁷

(53) José I. Félix. *El TLC y Las insuficiencias ambientales en la legislación mexicana*. El cotidiano. p.79

** Cf Enrique Velázquez. *La contaminación atmosférica*. El cotidiano N.54.

3.4 La estructuración institucional de la política ambiental.

Si bien es cierto que en México, existe una política ambiental más coherente, es necesario finalmente ubicar su colación que la hace operativa.

Sabemos que ha sufrido tantos cambios, que actualmente parecería ser, sigue avanzando más en su ubicación, lo cual significa que no debemos negar sus modificaciones.

Al crear la SEDESOL con la destrucción de la SEDUE y de la subsecretaría de ecología, parecería ser que se ubicaba la cuestión ambiental como un elemento más de las diferentes asunto que atendería. Sin embargo, el reglamento interior de SEDESOL se determina la Creación del Instituto Nacional de Ecología (INE) y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PFPA) como instancias fundamentales en materia ambiental.

El instituto Nacional de Ecología, se le da concepción ser el brazo técnico-científico del gobierno Federal para la evaluación de la política ambiental, qué tanto ha servido, qué tanto no a servido, hacia dónde vamos, tendencias a nivel legislativo, jurídico, implementación de las leyes, pero también se supone que a nivel de desarrollo tecnológico, a nivel hacia donde debemos enfocar nuestra batería, en cuanto equipamiento, en cuanto inversiones en laboratorio, en cuanto técnicos, en cuanto tecnologías para restaurar habitad.

⁶⁷ *Entendemos por espíritu de la Ley ecologica como aquel donde emana de un estado de derecho .*

Lo cual el INE pretende llevar a cabo labores técnico-científicas localizando:

- "1.- Areas naturales protegidas (reservas ecológicas).
- 2.- Areas críticas de asentamientos humanos (producción y desarrollo).
- 3.- Areas geograficas que determinan: la construcción, la producción y los servicios que conservan la calidad ambiental.

Se propone un plan de diez meses que sea ejecutado desde el nivel Ejecutivo hasta el nivel local. Se trata de generar criterios ecológicos y una política de regionalización y de ordenamiento ecológico territorial. Por lo que, el INE queda presidido por el Presidente de la República, como organo constitutivo y sus funciones son: a)Planeación económica; b)normatividad ambiental; c)aprovechamiento ecológico de los recursos naturales, y d)investigación y desarrollo ecológico ; de ahí que pueda decirse que INE tiene facultades técnico-administrativas y que al igual que la Procuraduría federal de Protección al ambiente son órganos desconcentrados de SEDESOL". (54)
(véase cuadro 6)

Lo cual, debe ser el organo consultor del Presidente de la República más no su fortalecimiento de la figura, es decir, debe ser una institución que le diga con toda certeza al Presidente y a la nación, inclusive al poder legislativo cuando así lo solicite, cuál es la verdad, en ciertas cosas, por ejemplo: ¿Cuáles son las mejores tecnologías para incinerar residuos industriales peligrosos?; ¿Cuáles la mejor fauna para restaurar habitat en las selvas trópicas?.

(54) Miriam alfie. *Transformaciones en la política gubernamental en materia ambiental*. El cotidiano. p.55

SEDESOL
SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

SECRETARIO DE SEDESOL

**INSTITUTO
NACIONAL
DE ECOLOGIA**

**PROCURADURIA FED.
DE PROTECCION AL
AMBIENTE**

**DELEGACIONES
SEDESOL**

CUADRO 6

Además de ir marcando a la sociedad mexicana, el derrotero de cómo deberíamos avanzar en la nueva legislación, porque la legislación no es una letra muerta, como parece, sino que deberíamos ir adecuando a nuestras realidades conforme se van presentando.

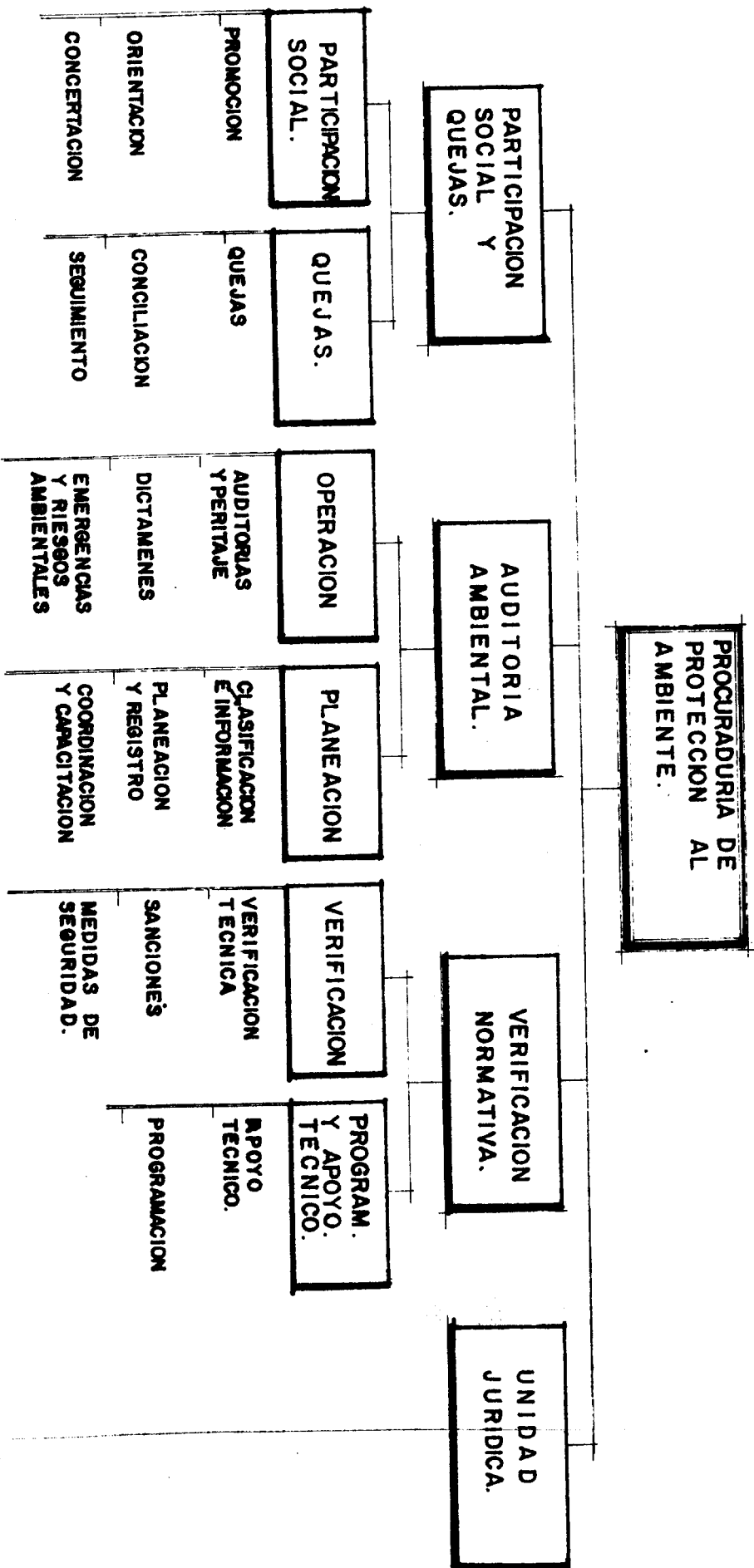
Así, el INE tiene funciones en las que la investigación es en términos de largo plazo, que garanticen la permanencia de los ecosistemas. Evidentemente debe haber foros de discusión, fuerte difusión de sus hallazgos, de sus tendencias, etcetera. Para informar a la población al respecto. Sin embargo, es precisamente la información de estas investigaciones las que desvirtúan una real participación en la gestión ambiental que se le otorga a este instituto.

Y la procuraduría Federal para la Protección Ambiental tiene una función diferente dentro de la ecología, se crea como un vigilante, y ejecutor para garantizar la correcta implementación de nuestras leyes, en ese sentido la procuraduría vigila, audita, verifica, visita, inspecciona y ejerce las sanciones necesarias para aquellos que esten violando las normas ambientales.

De ahí, que este conformada por un Procurador siguiendo en orden jerárquico y de importancia: el Departamento de Participación Social y Quejas, el Departamento de Auditoría Ambiental, el de verificación Normativa, el de Unidades Jurídicas y delegaciones de la Procuraduría en las entidades federativas. (véase el cuadro 7)

CUADRO 7

**PROCURADURIA FEDERAL DE PROTECCION AL AMBIENTE.
PROYECTO DE ESTRUCTURA ORGANICA.**



Que quedando contemplada con la función de resolver a corto plazo el control y atención de las demandas ciudadanas. Porque es ejecutor, implementador, no discute, no analiza, no tiene un cuerpo de discusión profunda sobre sanciones ambientales, lo cual todas sus acciones son básicamente de ataque y no de control o prevención. Sólo tiene la obligación de vigilar lo que está, se aplique; y las cosas nuevas que salgan se apliquen también.

Es por eso que la Procuraduría tiende a conciliar intereses o canalizarlos a autoridades competentes. Depende de la Dirección De Asuntos jurídicos de la SEDESOL, de la Procuraduría General de la República y el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje y Oficilia Mayor de la SEDESOL.

Todo estos cambios recientes en la estructuración de la política ambiental fue concebida desde afuera muy novedoso, llamando la atención del mundo, porque son figuras felizmente esperadas. Pero tampoco podemos decir, que fue tan feliz como se llevó a cabo su implementación. Desde luego, considerando que su periodo de implementación sólo tiene un año.

Sin embargo, el hecho fundamental es que el INE, es normativo, nos debe decir hacia donde debemos ir con los mejores conocimientos frontera que existen, es decir, debe ser un instituto dotado de gente especialistas del más alto nivel para poder discutir a nivel nacional e internacional la política ambiental.

Aunque, no podemos negar que el INE se quedo todavía con la parte ejecutiva de trámite de aprobar todo lo que son evaluaciones de impacto ambiental, licencias de funcionamiento de las empresas, de registrar los manifiestos de generador de residuos industriales peligroso, tarea puramente administrativa, y lo debería hacer idealmente una computadora, y no tiene nada que ver con el diseño de la política ambiental, tiene que ver con la aplicación de la política ambiental, es decir, el que se vigile, e.g. alguien que tengan su licencia de funcionamiento o no, esto no es diseño de política ambiental, es verificación y aplicación de las mismas. Lo cual indica, que todavía no se ubican bien las funciones gubernamentales en materia ambiental.

No obstante a estos dos organismo gubernamentales, existe un consejo de la Procuraduría general de protección al ambiente, y viene a sustituir a la comisión nacional de ecología, donde se supone iba a participar la sociedad, y el gobierno para que conjuntamente como lo dicen siempre los discursos gubernamentales; participemos todos del diseño de la política ambiental, esta comisión fue dotada únicamente de funcionarios con una inclinación a la buracracia casi adictiva, y por lo tanto casi nadie supo que existia. Pero ahora el Consejo tiene mucho mayores posibilidades de transcender porque en él estan activos miembros importantes de la comunidad ecologista, científica, académica en materia ecológica.

Sólo falta , enia LGEEPA como el INE y PFFPA exista el accionar de la sociedad civil sobre gestiones públicas. Mientras se considere incapaz de vigilar y castigar las distintas violaciones a las políticas que se generen desde arriba, mientras se establezca una política única que no permite la diversidad de alternativas, ni las reformas normativas, el sistema político no podrá generar una política pública ambiental que observe de manera distinta la problemática ecológica, manifiesta en diferentes repercusiones en el sistema natural y social.

3.5 Una problemática ambiental. El aire de la Ciudad de México.

Es indiscutible que uno de los problemas ambientales, más discutidos actualmente es la contaminación del aire en Zona Metropolitana del Distrito Federal, debido a la gravedad del asunto.

La ciudad de México -problemente la más poblada del mundo- Ubicada en la antigua capital del imperio azteca y construida sobre un lago, tiene más de 650 años de ser el centro cultural, político y económico del país. Como resultado de una expansión cada vez menos planificada, la ciudad aloja en un extensión de mil 292 Km² cerca de 15 millones de habitantes, expandiendose el Valle de México. La contaminación del aire es una de las consecuencias de las multiples alteraciones ecológicas que ha sufrido el valle en este acelerado proceso de urbanización y poblamiento.⁶⁸

⁶⁸ Rodolfo Lacy (comp.). *La calidad del aire en el Valle de México*. p.11

Son diversas las fuentes que han deteriorado la calidad del aire en el valle de México. Desde mucho tiempo atrás, la ciudad ha sufrido el polvo proveniente de las tolvaneras del exvaso del lago de Texcoco así como de otras fuentes naturales de partículas. Actualmente los causantes más importantes de los altos índices de contaminación son los 2.8 millones de automotores y las aproximadamente 5 mil industrias que contaminan con mayor gravedad.⁶⁹.

Sin embargo no podemos olvidar las peculiaridades geográficas y climáticas del valle de México como determinantes de la mala calidad del aire. Ubicada a 2240 metros sobre el nivel del mar, se caracteriza por ser una cuenca lacustre naturalmente cerrada por grandes cadenas montañosas de origen volcánico. Con un clima templado con temperaturas que oscilan entre 10 y 23 grados centígrados.⁷⁰

Al oriente y a una distancia de 25 Kilómetros del centro de la ciudad, el valle está limitado por la sierra Nevada, donde sobresalen los volcanes. Popocatepetl e Iztaccíhuatl, con alturas superiores a los 5 200 metros. Al poniente, la sierra de las Cruces separa al valle de México del valle de Toluca con montañas separa los 300 metros de altura. Al sur, las serranías del cerro del Ajusco y el Chichinautzin, de formación geológica reciente cierran el valle con prominencias que alcanzan los 4000 metros. Entre la sierra del Chichinautzin y la sierra Nevada, se ubica el llamado Sifón de Yautepec, cuya topografía

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ *Ibid.* p.41

no es tan accidentada y permite ocasionalmente el paso de los vientos provenientes del norte hacia el valle de Cuatla.⁷¹

De ahí que su ubicación permite sólo un reducido intercambio de aire, agravado por el cierre de los pocos corredores de aire mediante edificios. Por el contrario, las emisiones de los establecimientos industriales son transportados por los moderados vientos restantes desde el norte de la ZMCM, atravesando por el centro, hasta el sur. Además de que a una altura 2 mil 200 metros, el poco contenido de oxígeno en el aire reduce en una tercera parte la eficiencia de los motores de combustión, por lo que gasta más combustible sin consumir.

Ante esto, cabe agregar que se presenta el fenómeno meteorológico de la inversión térmica con gran frecuencia, que en cerca de 180 días al año, especialmente aparece en el invierno.

"Este fenómeno consiste en una estratificación solar recibida es insuficiente para evitar el enfriamiento por radiación. Asimismo, en la noche, el aire, más frío, localizado en las montañas que rodean la cuenca, por estar más frío que el estacionado en la superficie de la misma y por lo tanto más denso resbala de las montañas hacia el fondo de la cuenca. Durante el día, la radiación solar recibida hace que la situación de inversión no dure normalmente más de cinco horas después de la salida del sol, cuando se establece la condición de turbulencia que diluye por difusión y dispersión los contaminantes" (56)

⁷¹ Idem.

(56) Fundación Universo Veintiuno Y Friedrich Ebert. *Desarrollo Medio Ambiente. Diagnóstico*. P. 61

Lo cual las bases para definir el estado de la contaminación del aire de la ciudad de México, consiste en la identificación y caracterización de los contaminantes que se emiten a la atmósfera.

Se producen más de 4 3000 000 toneladas de contaminantes al año. En la grafica siguiente se muestra que estas emisiones están integradas por 68% de monóxido de carbono, 13% de hidrocarburos, 10% de partículas , 5% de bióxido de azufre y 5% de óxidos de nitrógenos. Cabe aclarar que el ozono no aparece porque se considera un contaminante secundario.⁷²

Estos contaminantes provienen en 76.7% de vehículos automotores, 8.4% de industrias y establecimientos de servicios, y 15% de áreas desprovistas de vegetación y sin pavimentar.⁷³

No obstante a causa de la crítica situación ambiental- que se vive en el Distrito Federal- con todas sus secuelas en el plano de la salud y calidad de vida de la población (bronquitis, infección crónicas en la vías respiratorias, infecciones oculares, asma, anomalías en el desarrollo infantil). Se determinó que el uso del automóvil, según datos de la SEDESOL, es el principal contaminante del aire de la zona Metropolitana. A pesar que la polución industrial no se registra correctamente y se subvalora de manera notable.

⁷² Rodolfo Lacy (comp.) *La calidad del aire en el Valle de México*.p.49
⁷³ *Idem.*

3.5.1 *El uso del automóvil en la Ciudad de México.*

Es evidente, que siendo una ciudad muy poblada con una extensión cada vez en aumento, obliga a sus pobladores a desplazarse distancias cada vez mayores para cumplir con sus actividades cotidianas.

Sin embargo, tampoco podemos negar que sigue siendo el centro de toda actividad económica y política, lo cual le da la pauta a concentrar los beneficios de su poder a la población. Y uno de ellos, es el uso del automóvil privado.

Siendo, que en algún principio, su uso era escaso, a lo largo del tiempo el extraordinario desarrollo tecnológico de la sociedad industrial, otorgo a la Ciudad de México, los elementos para que su uso se convirtiera ahora en una necesidad.

Así, a su vez el uso del automóvil en la Zona Metropolitana, fue creando en su lógica de desarrollo, sus propias contradicciones. Una de ellas. La contaminación del aire a través de sus emisiones (monóxido de carbono, hidrocarburos, nitrógeno y plomo).

Efectivamente, el uso del automóvil, es una concreción de la concepción de la contaminación que se fue creando ante la evidencia de la creciente cantidad de vehículos que formaba la nube de humo y polvos, que a simple vista se podrían atribuir.

No obstante, el uso del automóvil como el principal contaminante, no puede reducirse sólo al envenenamiento del aire causado por sus emisiones, cómo se le atribuye. Sino un estado que afecta el medio y que son causados por las acciones humanas que afecta adversamente el bienestar humano.

Lo cual, la contaminación por uso del automóvil, no sólo es el daño que ella produce, es decir, sus efectos. Sino sus diferentes factores que lo determinan como tal.

4.-LAS POLÍTICAS DEL USO DEL AUTOMOVIL EN LA CIUDAD DE MEXICO.

Ciertas herramientas parecen actuar en el hombre moderno como verdaderas drogas que suscitan hábito. La intoxicación por el coche es bien conocida: numerosos accidentales consagran buena parte de su tiempo y de su preocupación a su vehículo, dedicándoles una pasión megalomaniaca a veces eufórica.

Simonnet Dominique.

4.1 *El uso del automóvil en la ciudad de México*

4.1.1 *El automóvil y su uso.*

Conducir un automóvil no es cosa trivial. Sin embargo lo es cuando se genera el colapso general de que todo el mundo quiere circular a una velocidad privilegiada impresa en su uso.

Si bien el automóvil es un invento del hombre para su provecho: "solo tiene atractivo cuando es el privilegio de una minoria"⁷⁴. Porque en cuanto accede a la mayoría estalla la contradicción de su uso.

Es decir, el automóvil pierde su valor de uso y se convierte para todos en una fuente infinita de frustraciones, peligros, y la fuente principal de envenenamiento ambiental, del cual es parte, haciendolo inhabitable.

⁷⁴ André Gorz Y Michel. *Ecología y Política*. p. 17

Así, el valor de uso del automóvil no es otra cosa que el reflejo de una contradicción de un modo de vida que el desarrollo de la sociedad industrial fue creando en la ciudad México, un círculo muy limitado de actividades con la naturaleza. Donde el individuo ha sido enclaustrado en un mundo artificial en la que obtendrá los satisfactores y la calidad de vida, que la sociedad central, otorga.

Pero uno se preguntaría: ¿ Qué tiene que ver el automóvil y su uso en esta sociedad urbana como mundo artificial?.

En principio, sólo es un objeto funcional de dicho mundo artificial, fundado como signo de progreso. Y en ese sentido es parte de la funcionalidad de la sociedad con valores dominantes que han identificado el bienestar y la felicidad del hombre por la satisfacción de una de las necesidades creadas en dicha sociedad que imprime el menor esfuerzo para desplazarse de un lugar a otro con mayor facilidad.

Así la ciudad ha crecido a través de un desarrollo tecnológico que ha impuesto un modo de vida que tiende a la homogeneización tanto cultural, como individual; es decir, su adaptación a la tecnología industrial. Donde un automóvil equipado, es el ejemplo más claro, de como se ve el individuo atrapado en símbolos de prestigio y éxito que lo aleja de la naturaleza, y lo sumerge en una mundo artificial, dependiente de la energética natural, porque para su uso se necesita de un recurso no renovable, el petróleo, que no sólo lo hace funcionar

al automóvil, sino a un elemento de la artificialidad ambiental, en su dinámica coherente de una sociedad urbana.

Por lo que el uso del automóvil, como un avance de la tecnología, de la sociedad industrial, expresa la separación del hombre con la naturaleza, desde donde, el sujeto al conducir el automóvil crea una dimensión del tiempo, que transcurre en él y una visión del espacio por donde circula. Creando su propia concepción de ambiente desde el automóvil.

Pero al mismo tiempo, que se separa al usuario de la naturaleza, lo alinea más en la artificialidad, en el momento que es imprescindible, cada día más, el consumo de energéticos para su satisfacción esencial de su vida en ciudad; desde el momento que no se pregunta, cómo un elemento de la naturaleza lo desplaza en la ciudad hacia su trabajo, y a diferentes lugares que necesita ir. Porque lo único que hace, es estacionarse mover una manguera al suministro de combustible para su funcionamiento, lo enciende y no se pregunta, procesos importantes de su elaboración: cómo se elaborado, extraído, trasladado, almacenado y mucho menos elemento de la naturaleza.

Eso es precisamente, el automovilista se ha incorporado en un sistema artificial, donde su accionar como sujeto social en la vida cotidiana es un elemento de funcionalidad de la sociedad mexicana, el uso del automóvil si bien es una necesidad creada inesencial, ahora es una necesidad primaria, esencial para la vida en ciudad.

El automovilista vive en separación total con la naturaleza, contradicción que se impreme a su propia naturaleza, porque él es parte de ella.

4.1.2 El automovilista y su medio ambiente.

Evidentemente, cuando está en movimiento, el automóvil y sus ocupantes no constituyen una entidad aislada, independiente del mundo exterior. Para que la gente lo utilice como vehículo de elección que la traslade a cualquier lugar, deben existir caminos en todas partes, espacios que constituyen elementos permanentes del panorama, una peculiaridad ambiental.

Al contar con un automóvil y las avenidas por las cuales conducirlo, se siente menos la necesidad de utilizar otras formas de transporte. Sin embargo, no sólo eso dio motivo al uso del automóvil, sino la construcción de una gran estructura urbana, que la sociedad industrial impulso, y que originó el constante crecimiento del número de automoviles y la ampliación de vialidad para soportarlo e impulsarlo, debido a que ahora la población tenga que recorrer grandes distancias para realizar sus actividades cotidianas.

Donde el automóvil tiene el predominio absoluto en circulación y vialidad ocupada para transportar a una minoría de viajeros.

Debido a que el automóvil:

"como mercancía arquetípica del sector trasnacional más importante del país, conduce a una trampa doble a las políticas gubernamentales: el crecimiento económico a toda costa y el apoyo a los grandes monopolios que, como se punta de lanza, imponen una política favorable a su expansión acelerada, a pesar de lo negativo sobre la estructura urbana y su medio ambiente; su crecimiento - causa de congestionamiento vehicular y saturación vial- obliga a la construcción de nuevas vialidades y complejas y costosas interconexiones que en el marco de las deficiencias crónicas del transporte público, estiman su constante crecimiento" (57)

No obstante, otras de las implicaciones de su medio ambiente es el crecimiento del área pavimentada necesaria para su estacionamiento, sea en las calles entrabando la circulación, o en espacios robados a la naturaleza o a los humanos, que hacen crecer su dimensión y anárquica complejidad, es decir, la necesidad de más automóviles.

Lo cual el automovilista y su vialidad, en una ciudad urbana, ha colocado al peatón en una situación de exclusión, opresión y peligro. La ciudad es de la máquinas, no de los ciudadanos; no es posible caminar, se necesita por tanto más automóviles, y por lo tanto más espacio viable para su circulación, un espiral sin fin.

No obstante, al predominio del automovilista en las avenidas, caminos, ejes, característica de la ciudad urbana, se encuentra de la

(54) Emilio Pradilla Cobos. *Transporte Urbano: eficiencias, rentabilidad e irracionalidad en: La jornada.*

misma manera, el transporte público especial los microbuses, originando, un inundar la vialidad. De tal manera, que ahora el ambiente tanto de automovilista, como del transporte público, se enfrentan racionalidades opuestas.

"Una parte de los individuos, los propietarios de automóvil privado, una minoría de altos ingresos, lo usa y lo defiende como adecuado transporte. Tres millones de conductores, con sus recorridos, su conocimiento y desconocimiento de la técnica de manejo y la reglamentación y sus neurosis, consumen la mayor parte de la vialidad y la saturan, transportan a la minoría de los viajeros, devoran combustible fósiles y generan la mayor parte de la contaminación. La mayoría de los ciudadanos recurre al transporte colectivo, menos consumidor de vialidad y combustible, pero paralizado por la congestión fundamental por los autos particulares, y por la anarquía derivada de la presencia de empresarios privados y burocracias ineficientes. Los peatones y las bicicletas han perdido la posibilidad de usar expeditamente las calles, por el dominio del automotor y el diseño de la vialidad para su uso exclusivo o preferencial" (58)

Bueno, si se parte que son racionalidades opuestas entre el uso de automóvil individual y el uso del transporte público, sería necesario aclarar, que hay contradicciones de las cuales se afirma en la cita anterior, no son del todo claras, primero al decir que los automóviles privados son los mayores consumidores de la vialidad, es muy relativo porque, en especial los microbuses creció de 15.1 a 56.8 en siete años,⁷⁵ lo cual si es cierto que hay mayor número de automóviles particulares circulando en las avenidas de igual manera a crecido en número un tipo de transporte público. Tal vez se debió atender en esa racionalidad el crecimiento poblacional que demanda

(58) Emilio Pradilla Cobos. *Control estatal y subsidio en el transporte urbano en: La Jornada*. (30/06/93).

⁷⁵ Evangelina Hernández. *Creció el número de micobuses...en: la Jornada*

mayor número de servicio de trasportación. Como también, no se puede considerar que la paralización del transporte público se deba a las circulación de los particulares, siendo que ellos mismos son parte de la misma causa, lo que sucede precisamente es que el ambiente en donde se desarrollan dichos medios de transporte no esta planificado, ni distribuido, ni mucho menos controlado adecuadamente, sumado a una mala educación de manejo de los conductores. Contradicciones aceptadas en el momento que su ambiente ha sido totalmente modificado, porque ahora no da cabida a los peatones y mucho menos a los bicicletistas, precisamente por uso exclusivo de fuentes moviles, es decir, de tecnología industrial.

Pero después de todo el uso privado del automóvil ha ganado más espacios en las calles, avenidas, ejes de la ciudad de México, donde sólo él, con otros transportes como el público hacen un nudo gordiano de la congestión del ambiente, contribuyendo a la contaminación ambiental de la ciudad.

4.1.3 La contaminación por uso del automóvil.

Si bien, el uso del automóvil, es por un sector urbano, actualmente, se considera como uno de los elementos más conflictivos que caracterizan a la ciudad de México, que sólo falta un paso, para que se formulará en una preocupación tanto de la sociedad, como del gobierno para su control como el principal contaminador del aire de la ciudad de México.

Ante la secuela de daños materiales y de daños a la salud, emitia por automovilistas han contribuido a la proliferación de enfermedades respiratorias crónicas, gastrointestinales, y de origen alérgico, estado permanentes de fatiga y trastornos nerviosos.

Padecimientos que se le atribuyen, porque mientras "el uso privado del auto, cubre el 19% del transporte de pasajeros, aportan el 70% de la circulación y consumen 15 veces más gasolina por persona que en el transporte Público" (59)

Además de la nata de contaminación que hace sombra en la ciudad de México se hacia inocultable a los ojos de toda la población. Lo cual basto, para que sus efectos a la salud propiciaran una ola de investigaciones, discusiones, estudios y referencias epidemiológicas, salieran a la luz, encendido un foco con luz roja, se considera a la zona Metropolitana de la Ciudad de México, "particularmente difícil" para vivir en ella. Sin embargo todo ello, además de generar conciencia del problema, tanto individual como en diferentes sectores de la población, estableció la atención del Estado por enfocar más los problemas ambientales de la zona, debido a la dimensiones del problema. Sobre todo, ante una ciudad donde se hacia más decisivo el congestionamiento del tránsito en las horas pico, lo que eleva el consumo de combustibles, que producen un incremento de aproximadamente 100% de monóxido de carbono y 80% de hidrocarburos.⁷⁶

(59) Aguayo Quezada Sergio. *En Busca de la seguridad Pérdida en: Aproximaciones a la Seguridad Nacional.* p. 286

⁷⁶ Ana Herrera Legoreta. *Contaminación del aire, agua y suelo...* p. 557

Emisiones considerablemente mayores cuando los motores encendidos permanecen parados y al desacelerar aumenta, en contraste al transitar a velocidad constante. Donde el promedio de circulación en la ciudad es bastante lento llegando a extremos como en el centro de la ciudad de México de (6 km/h), cifra explicable en buena medida por los embotellamientos que constantemente se suscitan en varias calles, ocasionado por la insuficiente cantidad de denominadas "vías rápidas" y por falta de educación vial de los conductores, que obstaculizan el tránsito en diversas formas.⁷⁷

En fin, las avenidas de la ciudad eran y siguen siendo un caos, que contribuyen cada vez más a la contaminación del aire. A pesar de que no sea el único sector involucrado y generador de la contaminación. Toda esta secuela de contradicciones de la vida en ciudad originaron que miembros de nuestra sociedad urbana, empezaran a generar conciencia ecológica de ciudadanos, investigadores y autoridades, en favor de disminuir la contaminación, y dieron pauta a normas, reglas establecidas a nivel Estatal para su control del uso del automóvil en la ciudad de México. Porque precisamente para que un problema social, se formulará en política tuvo que ser la dinámica social en su interacción entre los diferentes intereses sociales, en práctica emprendieran la implementación de la política ambiental en este caso del uso del automóvil en la ciudad de México.

⁷⁷ Margarita Camarena Luhrs. *Transporte y medio ambiente en México en:* Enrique Ieff. *Medio Ambiente y Desarrollo en México.* p. 520

4.2 Las políticas gubernamentales sobre el uso del automóvil.

4.2.1 Implementación de las políticas del uso del automóvil.

Si bien, el uso del automóvil involucra a un sujeto social, el automovilista, en la contaminación del aire, sólo se necesitaba que también se considerará en la elaboración de las políticas gubernamentales con medidas correctivas ante la emergencia por disminuir la contaminación.

Sin embargo, no debemos olvidar que la política ambiental estatal se limitó desde su despegue al aspecto normativo. Y las medidas de política ambiental de carácter más global se adoptaron sólo en el sentido de una planificación de desastres, de lo cual resultó también que se definiera y manejara de modo sumamente como política de salud.

De tal manera, que dicha concepción de la política ambiental estatal, para la contaminación emitida por automovilistas, se enfocará desde un principio como uno de los principales contribuyentes de la contaminación del aire, cuestionando hasta qué punto la política ambiental desde sus inicios, no estuvo estructuralmente limitada para que su importancia fuera más simbólica que real.

Si México" no podía quedarse atrás de las demás naciones del Tercer Mundo", especialmente bajo el mandato de un presidente internacionalista, pero tampoco podía mostrarse demasiado amenazante para la comunidad inversionista internacional...por consiguiente, es difícil pensar que el enfoque dirigido a la cuestión de la salud haya sido una decisión entratégica para amortiguar las potenciales consecuencias internas, sin perder la iniciativa frente a la comunidad internacional".(60)

(60) Rainer Godau Shucking. *La protección ambiental en México: sobre la conformación...en*: La cuestión ambiental. Estudios Sociológicos p. 80

Lo cual, no quiere decir que no se haya avanzado en materia ambiental sobre la contaminación del aire emitida por automovilistas, porque a partir del sexenio de Miguel de la Madrid, se dio pauta a una mayor normatividad del control de la contaminación a un nivel mucho mayor que la anterior, en la planificación del desarrollo nacional. No obstante:

"....tuvieron poco éxito en razones de la debilidad de la instituciones, su limitada competencia, la carencia de recurso financieros, las deficientes posibilidades de sanción y la falta de voluntad política".(61)

Sin embargo, ante el intento de responder a la creciente conciencia ecológica de la población, la presión de las organizaciones ambientalistas y las demandas internacionales ya emergentes, el actual sexenio desde su inicio tuvo que conceder a la cuestión ambiental importancia, redimensionándola como prioridad en el proceso de planeación y modernización nacional.

Fue así, que después de las tragedias que sacudieron al país a mediados de la década de los ochenta, su recuperación en 1989, con un aumento presupuestal la SEDUE emprendió su avance en la coordinación sectorial, y un deslinde de responsabilidades en torno a la problemática de la contaminación en el Distrito Federal. Con la finalidad de ubicar mejor los aspectos de la política ambiental estatal en relación con la contaminación ambiental de los diferentes sectores involucrados. En este caso, la implementación de la política

(61) Edith Kürzinger, et al. *Política ambiental en México...* p. 17

del uso del automóvil encontraba un lugar específico, en la agenda de los problemas más urgentes que el Estado deberían tratar en zona. Mientras proliferaban los proyectos, propuestas y medidas para el control de la contaminación del aire, donde los automovilistas se incluían dentro del establecimiento de políticas de Estado para el control de la contaminación del uso del automóvil.

Desde luego, estas acciones emprendidas, no se significó, una política ambiental más integral, a los requerimientos que se promulgaba en los planes para el desarrollo y modernización del país, porque sigue siendo una política ambiental de amortiguamiento al descontento y presión de la población, que el gobierno de estado recibían de cada vez con un mayor número de instituciones, organismos, consejos, asambleas, tanto nacionales, como internacionales, debido principalmente, a los requerimientos de un proyecto económico, que sólo le interesa la rentabilidad de las empresas transnacionales y no las cuasas que este puede provocar.

De esta forma, han predominado hasta el momento, las acciones simbólicas (por ejemplo, la elaboración de una amplia normatividad ecológica sin encarar seriamente su aplicación), que inmunizan la política ambiental mexicana, para evitar una política más radical y consecuente. Pero para poder afirmar esta característica que configura la política ambiental del uso del automóvil en la ciudad de México, veamos más directamente las principales estrategias para el control de

la contaminación por uso del automóvil en la ciudad de México, que enfrenta el automovilistas en la ciudad de México. Porque es precisamente el automovilista ante la regla ambiental, lo cual nos permite observar las contradicciones que vive el automovilista, a partir de un proceso psicológicos individual, que le permite tener una posición en sociedad que le de coherencia a su vida en sociedad. Y masivamente puede concretizarse en posturas de los automovilistas, hacia las políticas ambientales, posturas que se deben precisamente a estas acciones simbólicas, es decir, su posición del automovilista hacia la política no sólo existe sino que además se relaciona directamente con ella.

4.2.2 El control del uso del automóvil.

4.2.2.1 Las medidas para el control de la contaminación.

Para el entonces titular de la SEDUE, Camacho Solís promueve un Programa integral contra la contaminación atmosférica en el Distrito federal, el 20 de noviembre de 1989, con el propósito de reducirla en 40% (de 4 a 2.8 toneladas al año). En el se incluían las siguientes acciones importantes: el programa HOY NO CIRCULA (reducción de tránsito vehicular en 500,000 unidades); Verificación Obligatoria vehicular; Uso de la gasolina Sin Plomo (Magna Sin); Convertidores Catalíticos en autos nuevos; Retiro de unidades automotores contaminantes, entre otras.⁷⁸

⁷⁸ Enrique Velázquez. *La Política Ecológica Institucional.....* en: El Cotidiano, No. 47, 1992, p.34

No obstante, fue hasta el día 15 de octubre de 1990, por instrucciones presidenciales, que en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, se instrumenta el Programa Integral contra la Contaminación Atmosférica (PICCA) bajo reglamentación de la Ley del Equilibrio Ecológico y la protección al ambiente para la prevención y control de la contaminación. Que establece como normas las siguientes acciones.⁷⁹

La primera, El HOY NO CIRCULA, iniciado el 20 de noviembre de 1989, con antecedentes favorables para su aplicación. Esta medida consiste en retirar de la circulación el 20% de la planta vehicular de la ZMCM, de las 05:00 a las 20:00 horas, con base al último dígito de las placas y al color del engoma que tengan asignado en la siguiente forma:

DIA	ÚLTIMO DÍGITO	COLOR.
LUNES	5 Y 6	AMARILLO
MARTES	7 Y 8	ROSA
MIÉRCOLES	3 Y 4	ROJO
JUEVES	1 Y 2	VERDE.
VIERNES	9 Y 10	AZUL.

⁷⁹ Programa Integral Contra La contaminación Atmosférica en la Zona Metropolitana de la ciudad de México.

La **segunda**, la verificación obligatoria de vehículos a gasolina iniciado en diciembre de 1989. El objetivo es reducir los gases de escape, en todos los vehículos que circulan en la ZMCM, con el fin de garantizar una combustión bajo condiciones óptimas del motor y controlar el estado del sistema de escape así como, en su caso, asegurar el óptimo funcionamiento de los sistemas de control de emisiones. Para lo cual los automóviles deberán ser sometidos a verificación de emisiones contaminantes en los periodos y centros de verificación.

La **tercera**, el uso de la gasolina sin plomo (Magna Sin), para automóviles con convertidor catalítico, en virtud de que otro elemento "envenena" al convertidor catalítico impidiendo la transformación química de los contaminantes.

La **cuarta**, es la Incorporación de Convertidores Catalíticos, a partir de los modelos 1991, hasta los actuales modelos para que en su operación, el auto sólo use gasolina sin plomo. No obstante, sea llegado a revolucionar dichos convertidores, que ahora deben usarlo los automóviles anteriores al modelo acordado.

La **última** es el retiro del uso de automóviles ostinablemente contaminantes, la cuál es más que nada un requisito para que, el parque vehicular sea renovado. Así se establece que es obligación de los conductores evitar las emisiones de humos y gases tóxicos.

Siendo, normas establecidas en el reglamento de la Ley del Equilibrio ecológico se establecen sanciones específicas, para quienes no cumplan con dichas normas.

Así este hecho establece a la norma, en cuanto especifica las conductas y las consecuencias que puede tener el aceptarlas o no. Lo cual una norma para llegar serlo debe ser aceptada por la mayoría, es decir, ser una obligación.

5.- LAS ACTITUDES DEL AUTOMOVILISTA HACIA LA NORMATIVIDAD Y FUNCIONAMIENTO DEL USO DEL AUTOMÓVIL.

5.1 *Los automovilistas y la normatividad.*

Si las políticas del uso del automóvil, se concretizan en medidas o normas que debe ser cumplidas por el automovilista, para el mejoramiento del ambiente en la Ciudad de México. Nos preguntaríamos ¿qué importancia psicosocial tiene esta obligatoriedad en el automovilista?.

Los problemas sociales que vivimos hoy en el mundo y particularmente en nuestro país, nos obligan a comprender no sólo la vida política, económica y social, sino también las actividades subjetivas de los hombres que forman la sociedad mexicana. Es decir los procesos psicosociales en la vida social que abarca los múltiples sectores y posibilitan la transformación del universo histórico y cotidiano. Así un marco básico, para estudiar dentro de él, son las actitudes de los sujetos hacia un objeto dado; indispensable aprehenderlas para la realidad que subyace sobre todo y al mismo tiempo ante el aseguramiento de su entorno físico presente y futuro.

La cuestión ambiental que observamos actualmente en la ciudad de México y la manera como la sociedad ha encarado el problema, es precisamente con políticas sociales que no son el producto natural de las necesidades objetivas de una formación social; tampoco pueden

deducirse a partir de criterios de acción gubernamental racionalmente concebidos. Por el contrario, son el resultado práctico de la intervención entre diferentes intereses sociales. La conformación de estos intereses, así como su contenido y alcance, se derivan como vimos en capítulos anteriores de la experiencia histórica de una sociedad, misma que se refleja en un estilo de desarrollo, con los conflictos y contradicciones que éste genera. A su vez, la articulación de estos intereses depende de las normas establecidas por el sistema de dominación que reglamenta la distribución y el ejercicio del poder.

Sin embargo, a estos dos planos estructurales responden a la expresión de la necesidad y de los límites de las acciones para el cambio que compete al Estado emprender. Al mismo tiempo esta competencia está burocráticamente circunscrita, lo cual introduce una dimensión accionalista en la concepción y puesta en práctica de una política social. Así, las acciones del Estado no pueden deducirse de las condiciones de una formación social, porque surgen de la confluencia entre intervención voluntaria y las condiciones estructurales.

El desarrollo de la política ambiental en México constituye así la relación entre las condiciones estructurales históricas y la voluntad del Estado. Desde donde la política ambiental es la manifestación de la intervención del Estado en caminadas a contener,

prevenir, desviar o contrarestar los conflictos y contradicciones que hacen peligrar la cohesión de la sociedad, siendo un elemento base para la conformación y organización de lo social, sin él simplemente no existiera la razón de ser políticas y mucho menos políticas sociales sobre el ambiente.

No obstante, el hecho fundamental de estudiar a nivel psicosocial las políticas ambientales es porque es la síntesis de un nivel complejo de la sociedad, al abordar la palabra sociedad para definir al estado, en un significado integral (sociedad política+sociedad civil), indicando con ello que la política y el estado diluyen sus límites en la esfera de lo social. De tal manera que el radio de la política se extiende más allá de la actividad de la esfera gubernamental, si se comprende que toda acción ejercida por un ciudadano en la vida cotidiana, fuera del gobierno, es una actividad política si coadyuva a sostener y reproducir el sistema vigente o atenta contra él.⁸⁰ Lo cual, la actividad política que tiene a sus espaldas la concepción del estado dilata el universo de la política no sólo como gobierno, fuerza y coerción, sino se suman historia y la vida, la hegemonía y consenso; elementos de la política que tienen una esencia, la actividad subjetiva del individuo, al trascender su actividad política, ésta puede ser concretizada en un elemento psicosocial, sus actitudes.

⁸⁰ Aquiles Amparan Chihu. *Gramsci y un nuevo paradigma en la concepción de la política*, 39-40 pp.

En tanto es un proceso interno del individuo respecto a un objeto, es indispensable aclarar, que es el individuo el lugar donde ésta se forma y modifica, siguiendo procesos psicológicos que operan en el individuo en función de su organismo, su persona y su historia. La actitud aparece como producto y el resumen de todas las experiencias directas e indirectas, que el individuo ha tenido con el objeto. De esta manera la actitud es subjetiva, característica del individuo. Pero la misma actitud puede existir en otros individuos, existir semejanzas en la población respecto a un objeto, que se convierten en un lazo de la población, de tal forma que constituye un componente a la integración social para reproducirse, es decir, el individuo no se mueve por moverse en sociedad, sino se mueve en condición de sus actitudes que se forman a partir de los objetos en sociedad, y es a partir de ella que sus actitudes la reproducen.

Ahora bien, si por actitud entendemos la posición del sujeto (a favor o en contra, positiva o negativa, en acuerdo o desacuerdo, agradable o desagradable) con respecto a un objeto (elemento diferenciable del mundo social) ; es importante aclarar que es un concepto incorporado a partir de lo que nos interesa conocer. Esto si bien en cierto el término actitud es de acuerdo a un proyecto social que no tiene que comprobar alguna teoría, sino utilizarlo para la explicación de un fenómeno psicosocial.

Siendo así, las actitudes del automovilista ante las políticas ambientales existen en cuanto, es un problema planteado como especificamos por la sociedad, al que los automovilistas, en este caso, responden a ellas, con actitudes, no olvidando que son internas y por lo tanto no observables, pero que se inferieron mediante un test, que subraya la existencia de los tres componentes que caracterizan a las actitudes: creencias, sentimientos y tendencias a reaccionar, que en conjunto especifican su posición hacia las políticas ambientales.

Dentro de las creencias nos referimos al conocimiento que tiene el sujeto sobre el objeto de su actitud.

A nivel sentimental a las emociones que tiene el automovilista sobre el objeto de su actitud.

Y la tendencia a reaccionar es una inclinación a actuar de cierta manera ante el objeto de dicha actitud.

Siendo elementos discernibles en el test aplicado a una población de 300 automovilistas es importante rectificar que fueron incorporados a favor de lo estudiado. Por cuanto no sólo observamos una actitud en el automovilista con respecto a las políticas ambientales, sino la presencia de otras actitudes en el automovilista que reconstruyen una actitud en general hacia las políticas ambientales y dentro de ellas los elementos característicos de la actitud. Principalmente porque permiten explicar la relación que se establece entre la actitud del

automovilista y las políticas ambientales en México, la política ambiental en México sigue siendo de amortiguamiento al descontento y presión de la población ante el deterioro ambiental, es decir es simbólica y no real y su actitud reflejo de ello. Lo cual basta para emprender su explicación.

En principio, si el uso del automóvil, es una acción que ejerce el automovilista en un medio ambiente específico, y es la razón básica de la existencia de políticas para su control ante la contaminación. Se observo que el 63% de la población intervenida tiene una actitud favorable cuando se afirma que **"el uso excesivo del automóvil es la principal causa de la contaminación"** Debido entre otras razones con un 48% de la población con actitud positiva porque **"las características del transporte público no favorecen dejar de usarlo"**, en comparación con 39.32% con actitud contraria. Lo cual en cierta medida muestra un reconocimiento de su contribucción en la situación ambiental en México.

Que se confirma con un sentimiento de responsabilidad por parte del automovilista por el deterioro del medio ambiente que le rodea. Al considerar con actitud favorable al 65.66% de la población que **"debido a la comodidad que brinda el automóvil es difícil dejarlo de usar"**, junto con un 62% que la **"contaminación no disminuye por el privilegio de poder desplazarse con más rapidez"**, de las cuales es posible un sentido de responder a favor por su contribucción a la contaminación.

Lo cual, si la normatividad se establece con una base para impulsar al automovilista dejar de usar su automóvil. Entonces, qué pasa en su conducta como usuario de un automóvil, cuando hay una actitud aceptable en reconocerse como principal contaminador y sentirse responsable de ello.

Si el 66.33% de los automovilista tiene una conducta positiva para dejar de usar el automóvil un día a la semana sin molestia a favor de mejorar el medio ambiente. Sólo se observa que hay una actitud favorable para hacerlo, por cuanto hay congruencia en lo que cree y siente para hacer algo en el mejoramiento del medio ambiente. De tal manera que la actitud sobre el uso del automóvil existe, y es congruente en sus componentes, por cuanto tiene una direccionalidad positiva, es decir, reconoce, siente y tiende a reaccionar a favor de mejorar el medio ambiente. (Véase apéndice A).

Lo cual la existencia de las políticas sobre el uso del automóvil, no es una acción mecanizada por el control del uso del automóvil, sino es una acción que realiza el automovilista con actitudes, a pesar de que no se relacione con su actitud en general hacia las políticas ambientales. Talvez la razón que lo haya sido, es no haber medido el grado de multiplicidad que integran cada uno de los componentes de las actitudes sobre el uso del automóvil. (Véase apéndice B). Pero basto para explicar su actitud sobre las políticas del uso del automóvil. (Véase apéndice C).

Pero entonces, uno se preguntaría: ¿ Està actitud favorable para dejar de usar el automóvil, es la misma sobre la normatividad, es decir, la obligación de hacerlo de acuerdo a reglas o normas para controlarlo tiene la misma actitud favorable?.

Para ello, se observó, que afirmar : **"se debe reglamentar el uso de vehículos de 10 años a la fecha"** un 56% de los conductores obtuvo una actitud desfavorable hacia ella. Y de manera más extrema un 75.33% con actitud de igual manera desfavorable si se **"debe dejar de usar el automóvil dos días a la semana cuando el índice metropolitano de la calidad del aire se encuentra arriba de 300 puntos"**. Con un mismo sentido sucede con un 82% de la población con actitud desfavorable hacia **"se debe usar otro tipo de combustible para disminuir la contaminación"**. Lo cual la normatividad existe en cuanto es aceptada por los automovilistas, estas actitudes a reaccionar en realidad muestran lo contrario.

Si observamos, que sus creencias hacia los propósitos de las normas, no son del todo confirmados en la cotidianidad, como lo muestra un 60.32% de los conductores con actitud desfavorable hacia la afirmación: **"la aplicación de la medida del "hoy no circula" ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación"**. En este caso, siendo una medida principal sobre el control del uso del automóvil no creen en ella, por cuanto es evidente la contradicción preexistente en la política ambiental, al ser programada una cosa y al aplicarla otra,

que desafortunadamente lleva a cierta desigualdad entre los diferentes tipos de conductores, especificada en atribuciones que los mismos automovilistas hacen saber, tales como: "no son los únicos que contaminan a pesar de que son los que más revizan, hay ciertos conductores que pueden comprarse otro automóvil para no dejar de usar el automóvil, no se verifica por igual a los demás medios de transporte, ha aumentado el número de automóviles circulando.." conocimientos o creencias que bañan a la norma del "Hoy no circula", y dañan los objetivos que la norma específica.

Siendo que no se cree en las normas, que pasa con sus sentimientos sobre ellas. Se observo con un 79.32% de los automovilistas una actitud desfavorable que **"la verificación del automóvil dos veces al año permite que este más al pendiente del automóvil"** Lo cual nos indica que no es por la regla para que se preocupe en tener el automóvil en buenas condiciones y no contamine. Porque al no creer en la regla, no tiene porque sentirse obligado de mantener su coche en buenas condiciones para que no contamine, a pesar de que reconoce, siente y deja de usar su auto para que contamine, no siente aprecio o una simpatía fuerte para hacerlo de acuerdo a la norma.

Esto se ve con más claridad en los sentimientos cuando se afirma **"compartir el automóvil con vecinos, amigos y familiares debe ser una práctica cotidiana"**, el 82.33% obtuvo una actitud desfavorable, debido

a que en el automovilista no existe un sentimiento de apoyo , sino al contrario se ha creado un sentimiento de indiferencia y apatía, sobretodo cuando se trata de el uso de un objeto que en sí mismo guarda el sentido de prestigio y privacidad al usuario.

Lo cual basta para establecer que existe una actitud predominantemente negativa hacia las normas, y por ende directamente con las políticas ambientales (véase apéndice A), en la medida que no sólo sus componentes son congruentes, es decir se dirigen desfavorablemente hacia la norma, sino también poseen un valencia en los diferentes componentes mucho más altos que en la actitud sobre el uso del automóvil, de tal manera que su actitud del automovilista si se relaciona con las políticas ambientales. (véase apéndice B) y depended de ellas su actitud en general sobre el uso del automóvil (Véase apéndice C).

Si es así, ¿ Porqué entonces existe una incongruencia entre la actitud sobre el uso del automóvil y la actitud hacia la normatividad sobre el control del uso del automóvil ?. Si el uso del automovil es la razón de la existencia de la normatividad, y la normatividad para su control, es decir, son parte de una integracción en la prevención y disminución de la contaminación ?.

La respuesta se encuentra en un factor principal que se establece como parte de la relación entre las actitudes del automovilista hacia la normatividad y las actitudes sobre el uso del automóvil, en su

actitud general hacia las políticas ambientales. (Véase apéndice A) Porque es el elemento que le da coherencia a esta incongruencia entre actitudes, y equilibrio en el automovilista a la constelación de actitudes presentes en él, lo cual indica que posee un peso al agrupar a las demás actitudes y inmunizar a las fuerzas contradictorias que se producen en la incongruencia entre las demás actitudes. Permittiendole una estabilidad en su actitudes general hacia las políticas del uso del automóvil y su explicación. (Véase apéndice C)

Nos referimos al funcionamiento de la normatividad sobre el uso del automóvil. Es decir a la operatividad de la norma, a las prácticas ciudadinas de la obligación de cumplir con una norma establecida como política del uso del automóvil.

Para lo cual, es importante no olvidar que los componentes de creencia, sentimiento y tendencias a reaccionar en las actitudes anteriores son consistentes internamente con su actitud, es decir su signos en los tres componentes se encuentran en una sólo dirección. En este caso, las actitudes hacia el funcionamiento no se logrará la misma característica en sus componentes. Debido básicamente, porque es la actitud reguladora de las anteriores, y se establece como el factor fundamental que explica el grado de correspondencia entre la política ambiental y las actitudes del sector automovilístico.

Así entendido, si bien es cierto que la información es un elemento inherente a la actitud en cuanto:

"Las actitudes no solamente se subordinan a los impulsos, sino que sufren el impacto modelador de la información a la que se halla expuesto un individuo" (62)

Es decir, la información que tenga el automovilista le permite integrar a las demás actitudes para lograr el equilibrio en su actitud general sobre el uso del automóvil y su normatividad.

Entonces la información es factor en su actitud hacia funcionalidad de la norma; se observa en la afirmación: "la información de los índices de contaminación del aire nos permite conocer los niveles de contaminación a que estamos expuestos" un 86% obtuvo una actitud negativa, debido a que la fuente (las autoridades, instituciones encargadas al control de la contaminación del Valle de México), evocada por el automovilista no es creíble, porque la operatividad de la norma en su cotidianidad y vivencia lo confirman. Además de que lo evocado en el mensaje no lo comprende el automovilista. Sin embargo, logra el equilibrio el automovilista porque cuenta con una información propia, creíble, aceptable y comprensible, pero sostenida con la información no creíble; en este caso de las emisiones; ante la persistencia de sus molestias a la salud, fatiga, tedio entre otras, no bastan para explicar que X número de IMECAS en la atmósfera es la causante de sus molestias, es un dato en abstracto manejado por números, códigos y palabras técnicas, que casi obligan al automovilista a no entender, comprender, y por lo

(62) Krech David, Richard S. Crutchfield, et al. *Psicología Social. Naturaleza y la medida de las actitudes.....* p. 199

tanto aprehender la complejidad que implica. De ahí que el automovilista encuentre la congruencia en su actitud hacia la funcionalidad de la norma, en este caso, en una información que corroborara las contradicciones en la normatividad, es decir, rechazó la información porque me es incoherente a nivel cognitivo para lograr se justifique la actitud incongruente en mi conducta hacia las normas a través de la información creíble a partir de mi percepción, es decir, de mis apreciaciones en la práctica de la normatividad.

Así se explica porqué existe un sentimiento por un lado positivo como usuario de un objeto que contamina y uno negativo hacia su normatividad. Si el 64.66% de los automovilistas tiene una actitud negativa cuando se afirma que **"desde que pasan por televisión mensajes para la disminución de la contaminación se ha tomado conciencia de ello"**. En el momento que reconoce el automovilista su contribución y se hace sentir condicionado por la regla, los mensajes no parecen un impulso a la conciencia y participación, sino en una sensibilización pasiva, el automovilista es receptivo de mensajes que no pueden pasar hacer de la conciencia sino del olvido. En tanto los mensajes no tienen efecto para lo que exige el mejoramiento del ambiente del automovilista, es decir, las intenciones de un mensaje salvaguarda al receptor controlado a un nivel superficial, más no real de intenciones a actuar directamente para lograrlo, porque si bien un punto de vista débil puede ser más fácilmente manipulado, una acción llena de

experiencias es más rica de conciencia para automovilista, así al no crear los mensajes con experiencias propias, las que recibe pasan al olvido. Sin embargo, los sentimientos despreciables hacia ellos, es precisamente porque se sientes manipulados ante una fuente que no es digna de confianza, es decir, no parece objetiva, pero si engañosa; en el momento que la fuente despierta sospechas de modificar su discurso en función de lo que espera de ella. Si bien en cierto, comprueba que los otros no tienen conciencia, porque siguen haciendo acciones que contaminan. Entonces la fuente y a su información, no es creíble y mucho menos atrayente para adquirir conciencia de mejorar su ambiente.

De ahí que, la información emitida para la disminución y control de la contaminación, en los automovilistas es de esperarse se plasme como un factor más de la actitud hacia el funcionamiento de las normas, que permite explicar la incongruencia que persiste entre actitudes. Dándole estabilidad a la constelación de actitudes existentes en el automovilista, a pesar de que no se relacione con su actitud general hacia las políticas del uso del automóvil. (Véase apéndice B), quizá debido a la complejidad de guarda este factor en las actitudes y por la presencia de otros factores no controlados en la investigación, por ejemplo, la susceptibilidad de algunos sujetos a la información, el ambiente en la que se desarrolla la información, características de su personalidad entre otras.

Sin embargo, es la operatividad de la norma, donde la información se deja ver como influyente en la conducta esperada por la norma ecológica.

Esto es evidente, cuando se observa con una conducta favorable en un 68.33% de los conductores ante la afirmación "la colaboración del automovilista no es suficiente para la disminución de la contaminación". Porque para definir que su conducta no es suficiente para disminuir la contaminación, requiere información de lo que cree que es suficiente. Es decir, la información no sólo es fundamental y determinante para que las actitudes no se aparten de los hechos, sino también para evaluar su colaboración para especificar que no es suficiente, de tal manera que cuando el automovilista se le presenta un argumento para evaluar su suficiencia no sólo esta la implicación personal en la contaminación del ambiente, sino también lo que cree poder hacer por ella. Así esta tendencia a reaccionar (colaboración) es de acuerdo a su información de lo que es suficiente, para actuar.

Si explica la influencia de la información las incongruencias en su actitud sobre las políticas ambientales, (véase apéndice C) uno se preguntaría ¿Cómo la obtiene?. Esta se encuentra precisadamente en su actitud hacia el funcionamiento de la normatividad, principalmente en sus actos prácticos que vive en la funcionalidad de la norma.

Porque las conductas lo expresan, cuando se afirma "el interés del automovilista de llevar a cabo las medidas de acuerdo al reglamento es fundamental para evitar el soborno", en un 77.33% responde con actitud desfavorable. Lo cual es claro que no sólo se tiene una conducta desfavorable hacia la regla, sino que se tiene que evitar otra conducta que impede que sea "soborno". Siendo que un 81% de los automovilistas muestra con actitud favorable cuando se afirma que "las medidas establecidas para el control de la contaminación por autos propician que se recurra a la corrupción". Es decir, no sólo se tiene una conducta negativa hacia la norma, sino que se tiene que evitar la acción positiva para realizarla. Contradicciones en su actitud que se justifican en definitiva en la vivencia del funcionamiento de la norma, por es ahí donde el automovilista reconoce su acto negativo y su contribucción a ello.

Así lo hacen saber los automovilistas en su opinión en general hacia las medidas para el control de la contaminación. Por cuando persistan el soborno y la corrupción en el funcionamiento de la normatividad no podrá haber un mayor control y vigilancia a todos los involucrados en el mejoramiento del aire de la ciudad de México. Lo cual este conocimiento lo adquirió en su *modus vivendus* en la funcionalidad de la norma, y por su peso su conducta o acción de dejar de usar el coche da sentido al objetivo de ejercer reglas o leyes para la prevención y control de la contaminación.

Expresadas así, en creencias hacia el funcionamiento de la normatividad, cuando se afirma que "la reubicación de las industrias fuera de la ciudad permitira la salida de muchos automovilistas", el 77% con actitud desfavorable, deja ver que en el funcionamiento hay evidencias que sustentan esta actitud tomada expresada en opiniones, tales como: La industrias reubicadas se encuentra muy cerca de la ciudad, y la contaminación no es sólo por automovilistas, e industrias sino también las condiciones de la ciudad la provocan (mala planeación y distribucción urbana que impide la fluidez de la cirrculación). De tal manera que permite al automovilistas no creer que con sólo reubicar las industrias se retiraran muchos automoviles. Una descentralización real, implica estudios adecuados, que sean evidentes a la vista de los automovilistas, y trascienda tanto políticamente, económicamente y socialmente, para que la actividad subjetiva en el automovilista, se transforme en una actitud positiva hacia ese objetivo, siendo que visualmente el número de autos y fabricas en la ciudad, no dejan de preexistir por esas conductas (mordidas, mañas, como la compra de otras placas, permisos provisionales, reocomodos,..etc); reiterar que con sólo reubicar las industrias a secas es una acción fortuita para el mejoramiento del ambiente, no es tan simple.

Por otra parte, otra evidencia en sus creencias hacia el funcionamiento de la norma, se observo en un 49.33% de la población

que obtuvo una actitud favorable cuando se afirma que **"las medidas establecidas para el control de la contaminación sólo ha servido como formas para bajar el ingreso del automovilistas"**. Porque si hay un impacto en su ingreso personal, como su la actitud lo muestra, **(Véase apéndice C)** entonces el ingreso establecido no se respeta. Si es cierto que cada medida implica desenvolver una cierta cantidad, dependiendo de la acción que se pretende realizar, la verificación tiene un costo, la afinación otro, el engomado otro y los aditamentos para que el automóvil no contamine tienen otro, es visto adecuadamente que mejorar el ambiente tiene un costo, pero en su lógica de aplicación no parece ser que sea así, cuando se requiere un desenvolso subterráneo a lo planeado.

Sin embargo, esto parece confirmarse con un 71.32% de los automovilistas con actitud positiva que **"usar otro tipo de combustible como sustituyente a la gasolina se requiere de un alto costo para adaptar su uso al coche"**. Siendo un gasto que el automovilista tiene que hacer e invertir para la instalación de aditamentos, hacerlo por cuanto el objetivo es mejorar el medio ambiente, su actitud tendría que ser aceptable, porque hay una actitud favorable de mejorar el medio ambiente, sólo que choca con una acción (corrupción) que no evidencia que disminuya la contaminación, y beneficia a algunos y no al ambiente, por lo que no se puede considerar el gasto con un actitud favorable. No obstante, este desenvolso por la instalación de un

aditamento para el uso de un combustible que no contamine además de ser caro, y no asegura el mejoramiento del ambiente, cuando ya existe autos nuevos con convertidor catalico y la contaminación continua, la norma aparece como inspiradora de acciones represivas, evidente cuando se afirma con actitud favorable en el 56% de la población que **"con las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil"**, en tanto sean el automovilista el que contamina, la norma no ve o no quieren ver, que quien contamina es su funcionamiento, y se concretizan a considerar al automovilista como el principal culpable de la contaminación que tiene que pagar su contribucción al ambiente. A pesar de que no sea el único, es inequitativo el compromiso por mejorar el medio ambiente, en relación con los demás sectores y entre ellos mismos. Todo esta manipulado, intransigentemente por las mismas fuentes que parecen sólo ver su papel, con ojos de máxima autoridad.

Sin embargo es a partir de ellos donde se ve la realidad de las políticas ambientales. El dominio del hombre por el hombre mismo, aparecen queriendo resolver la contaminación con la misma tecnología contaminante. Si esto es lo que pretenden los hombres que gobiernan, su política que promueven son sólo soluciones sin precedentes.

Esto es claro, cuanto tampoco no se puede creer que sólo con tener el coche en buenas condiciones con todos los aditamentos para que no contamine, dejará de hacerlo, se requiere de una verdadera y

mejor solución política a todos los niveles de la sociedad, donde los hombres que la forman, reconozcan su pertenencia, arraigo y su dependencia recíproca con la naturaleza. Desde luego no es fácil, pero existen esperanzas , que no sólo sea a nivel tecnológico. Como lo hacen saber el propio automovilista, un 76.33% con actitud favorable hacia **"la contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automovil para que no contamine"**. Porque entonces lo único que estaríamos haciendo con la tecnología es llegar a una solución a nivel de los efectos, a los hechos más evidentes e inmediatos, siendo que son más profundos y ocultos en la sociedad que cada día se complejiza más.

Lo que ha causado esto es que se desaten una prolerización de tecnologías industriales, que ahora según informaciones*, el convertidor catalítico será adaptado a automóviles anteriores a los modelos más actuales, con posibilidades de formalizar su uso, con una serie de evaluación de dicha norma, será posible se generaliza a todos los automovilistas. De las cuales, si su evaluación es en relación con la regla y no en su funcionalidad. Entonces se generara un choque de contradicciones de las que existen con las que se generen, llevando a las actitudes del automovilista a transformarse de acuerdo a la necesidad de su adaptación a la sociedad.

Lo cual la complejidad que subyace el funcionamiento de la norma es trascendentemente fundamental en sus actitudes del automovilista,

* Antonio Gerhenson. *Contaminación del aire: soluciones en:*
La Jornada. (10/04/94)

como lo hacen ver un 53.66% de los automovilistas con actitud favorable que **"El convertidor catalítico sólo genera más ganancias a las empresas automotrices"**. Aditamentos o elementos que tiene una duración de uso y después inservible se desecha para comprar otro. Sólo es muestra de la artificialidad del ambiente y su relación con el automovilista, sólo se reproduce, por cuanto son los hombres la que producen. Aunque el automovilista se percate de ello, como lo expresan en sus actitudes, en este caso, los que dan la cara directamente de ello son las empresas automotrices. Siendo que los automovilistas son parte y adeptos a ella.

Todo esto en función al funcionamiento de la norma que vive el automovilista dada y dándole lógica y coherencia a las incongruencias en la relación entre el uso del automóvil y la normatividad a tal grado que dependiendo de la norma y de su funcionamiento es su relación.

Como lo muestra, sus actitudes sobre el funcionamiento en el factor salud: **"la contaminación por automóviles no afecta la salud"**, se encuentra dividida en 48.3% con actitud favorable y un 48% con actitud desfavorable. Esto es, porque si la contaminación por automóviles afecta la salud, la norma que se hace para eviarlo, se rige en su funcionamiento lo contrario: no baja la contaminación, aumentan las inversiones térmicas, las contingencias ambientales, persisten molestias al organismo,..etc. Pero si no es el único que

contribuye a la contaminación y a la salud, entonces su actitud se encuentra dividida.

Así el automovilista y sus creencias sobre el funcionamiento de la norma, le permite tener un sentimiento desagradable, como lo expresa un 71% de los automovilista con una actitud negativa hacia "El automovilista acepta dejar de circular un día a la semana por voluntad de mejorar el medio ambiente". Y una actitud positiva en 73% cuando se afirma que "la indiferencia del automovilista hacia las medidas anticontaminantes provoca que no disminuya la contaminación". Porque al fin y al cabo el factor que puntualiza un peso mayor a su actitud es su valoración afectiva, (Véase apéndice C) y se relaciona directamente con sus expresiones en el funcionamiento de la norma, estableciéndose directamente en su actitud general sobre la política ambiental del uso del automóvil. (Véase apéndice B) A partir de que las creencias para poder actuar hacia el deber ser de la norma, es su sentir de hacerlo, entonces su actitud general es predominantemente de rechazo a la obligatoriedad. (Véase apéndice A)

Con lo cual, esta posición del automovilista hacia el funcionamiento de las normas es el grado de su relación entre las políticas ambientales. (Véase apéndice B) Siendo que la funcionalidad involucra una serie de factores que dinamizan su dialéctica (información, ingreso, tecnología, salud, prácticas cotidianas, entre otros no asumidos) se establece su posición o actitud hacia una norma

y otorga congruencia a su posición sobre el uso del automóvil en su transcendencia de la actividad política ambiental. Por eso es fundamental cuestionar todos los procesos subyacentes en él, a pesar de que sólo se haya asumido algunos de manera descriptiva. Las actitudes predominantemente negativas son el reflejo del peso que posee una política de amortiguamiento a las exigencias externa que la hace más simbólica que real, en sus actitudes tan divididas. Precisamente, porque no van al fondo de la importancia de su funcionalidad, no las aceptan y por lo tanto no son reales, son simplemente aspectos verbales, que no trascienden al nivel que le es posible, radical. Para ello se requiere estudiar la complejidad de la relación sociedad-naturaleza, porque parecería ser que es el hombre en dominio de la naturaleza y no naturaleza en relación al hombre, existe un nivel de superficialidad en la sociedad, que no permite ver más allá más de lo evidente e inmediato. Así lo expresan sus actitudes del automovilista al cercarnos más a la relación que se establece con las políticas ambientales, en tanto hay indicios de mejorar el ambiente prematuramente a nivel político es evidente en su funcionamiento, porque mantener la subsistencia de un modo de vida en la ciudad mediante una actitud predominante voluble a las circunstancias que se presenten. Es expresión de la inmadurez política existente a nivel ambiental.

Esto se observó en un 71% de los automovilistas cuando se afirma: **"El automovilista acepta dejar de circular un día a la semana por la voluntad de mejorar el medio ambiente"**, con actitud negativa, precisamente porque no existe esa voluntad por hacerlo como reflejo de su afecto al ambiente natural, sino a las circunstancias que se presenten.

No obstante, sabemos que las circunstancias hacen a los hechos mucha veces difíciles, cuando se concretizan en elementos de suma importancia para quienés lo es. Así lo vemos en un 82.66% de los automovilistas cuando se afirma **"la ampliación de los ejes viales en la ciudad favorecen la circulación"** con actitud desfavorable la distribución espacial a pasado hacer muy importante para el uso del automóvil. (véase apéndice B)

Como de igual forma lo demuestra la afirmación **"los señalamientos de tránsito ayudan a una mejor circulación"** con actitud desfavorable el 74.66% de la población dice que no sólo la distribución sino el también el control es fundamental en la medida que dificulta su uso. Y un 80.66% afirma que **"con la disminución de automóviles circulando no se facilita la rapidez para llegar a los lugares esperados"**, precisamente porque el espacio sea complejizado que ahora es determinante mejorarlo para su uso y control de la contaminación. No sólo medio ambiental, sino característico. (Véase apéndice C)

Y si es a nivel característico, es hablar de sus estructuras, distribución, control, valor, etc.. Que con sólo el espacio nos puede dar una idea, que las actitudes de los automovilistas con creencias, sentimientos y acciones predominantemente negativa son parte de una política accidental, y no básica que busque el mejoramiento del ambiente, para ello se necesitará ser sustantiva, es decir una política ambiental radical.

Sin embargo no podemos hacer a un lado datos principales del automovilistas en su actitud general hacia las políticas ambientales.

Si es cierto que el uso del automóvil es más del sexo masculino, hay evidencia de que continua siendolo, el 86.7% de los automovilistas intervenidos son hombres y el 13.3% son mujeres. **(Véase apéndice D)**.

Lo cual si la actitud predominante negativa hacia las políticas ambientales sobre el uso del automóvil es más de hombres, habrá que estudiar porqué este predominio a pesar que esté no explique su actitud.

Lo mismo sucedería con la edad, en tanto sea una ciudad de jóvenes, son los que tienen más posibilidades de conducir un auto, como lo hacen un 31.5% de jóvenes de 16 a 25 años, un 41% de adultos jóvenes de 26 a 35 años, en comparación de 15.3% de adultos maduros de 36 a 50 años y un 4.4% de viejos, son quienes más posibilidades tienen de enfrentar el problema de la contaminación emitida por automoviles, a pesar de que su edad no explique su actitud. **(Véase apéndice C y D)**

Sin embargo, si el ingreso que percibe el automovilista es un indicador que explica su actitud del automovilista hacia las políticas ambientales, **(Véase apéndice C)** es evidente en la medida que predomina un ingreso mayor de 1000, es decir de 600 a 1200 sólo el 30% de la población percibe esta cantidad, un 45.3% de 1250 a 2900 y un 24.7% de 3000 a 10000, lo cual es claro que para cumplir con las medidas anticontaminantes un ingreso menor simplemente no podría mantenerlo ni mucho menos usarlo. **(véase apéndice D)**

Pero uno se preguntaría si el ingreso es de acuerdo a su empleo o ocupación. Porque la ocupación no explica su actitud, las razones pueden ser varias (tiene dos empleos, es muy variable su ingreso, entre otras) pero no son suficientemente para que su empleo explique su actitud. **(Véase apéndice C y D)**

Inclusive, ni el modelo que tenga el automovilista, en tanto el modelo más antiguo de 1964 a 1981 se encuentra en un 25.3% , el modelo intermedio de 1982 a 1989 un 37.7% y el modelo nuevo 1900 a 1993 un 36.9%. **(Véase apéndice D)** Muestra que el objetivo de renovar los autos viejos se esta cumpliendo. Esto es evidente si la suma del modelo intermedio y nuevo es 74.6% en comparación con los modelos viejos, lo cual, el modelo no explica su actitud hacia las políticas del uso del automóvil, en tanto se encuentra que la mayoría ya posee un carro nuevo y no contamina lo mismo que uno viejo. **(Véase apéndice C)**

Pero si lo vemos también a partir del cilindraje un 63.3% es de 4 cilindros, el 27.7% de 6 y sólo un 9.0% de 8 cilindros, entonces lo primacia por un carro chico tiende aumentar en el supuesto de que quema menos gasolina, **(Véase apéndice D)** y se explica un 13.7% que gasta menos de un tanque a la semana, un 47.2% de uno a dos y un 15.0% de dos a cuatro y un 1.7% de cuatro a seis. **(Véase apéndice D)** Lo cual es compatible el cilindraje chico con un gasto de uno a dos tanques semanales y una gasolina a precio accesible no explica su actitud.

Por otra parte, si se considera al transporte Público en sus características de servicio y suficiencia, en su actitud observamos que mientras el 30.3% dice que el servicio es malo, el 52.7% regular y el 17% bueno, talvez la diferencia de entre bueno y malo 13.3% es menos a la regular, de tal manera que su actitud no es por el calidad del servicio. **(Véase apéndice C y D)**

Sin embargo no sucede lo mismo con su suficiencia, un 33.7% dice que es suficiente, 37.3% ni suficiente ni insuficiente y 29% insuficiente, en donde se puede observar valores casi cercanos entre sí y posibles a que su actitud del automovilista si dependa de la suficiencia del transporte Público porque su insuficiencia y suficiencia es predominantemente regular para poder trasladarse. **(Véase apéndice C)**

Si bien consideramos que afinar el automovil fuera hacer un indicador a su actitud, los diferentes momentos en que lo hace no lo

es, si 46.3% de la población lo afina cada 6 meses y el 32.7% cada 3 meses, y el 10% cada 8 meses, y 9.3% cada 2 meses y 1.7% cada año. De los cuales predomina el tiempo en que se tenga que afinar, y por lo tanto se ha habituado a la necesidad y no a la obligación. (Véase apéndice C y D)

Esto es evidente cuando 77.3% dice que usar el automóvil es una necesidad y un 22.3% dice que no lo es. (Véase apéndice D) Lo cual el uso del automóvil por la normatividad sea vuelto necesario, y las acciones que controlan su uso sean reacomodado, para que sólo lo deje de usar el día obligatorio. Como lo hacen ver un 49.3% deja de usar el automóvil un día a la semana, un 31.7% dos días y sólo un 17.3% de tres en adelante. Lo cual especifica que las políticas ambientales sobre el uso del automóvil es en su actitud una habitualidad. (Véase apéndice C y D)

5.2 Los automovilistas y el control.

5.2.1 La percepción del Público automovilístico sobre los centros de verificación.

La verificación vehicular es una obligación principal para el control del uso del automóvil que merece revisar porque se tiene una actitud desfavorable hacia ella.

Si bien, el funcionamiento da congruencia a la actitud de mejorar el medio ambiente y a la norma que se establece para lograrlo. Cómo es que se percibe la norma en los centros de verificación, es decir, desde su funcionamiento ?.

Si mencionabamos que el 55.66% de los conductores con actitud positiva afirma que "la verificación del automóvil dos veces al año sólo beneficia a los dueños de los centros de verificación". Establece una contradicción entre la finalidad de la norma y lo que percibe el automovilista. A partir de que ya no se beneficia el medio ambiente, sino los dueños de los centros de verificación, entonces no es el control del uso del automóvil, sino el control de los centros de verificación, y de las concepciones del gobierno establecidas con la finalidad de mejorar el medio ambiente como beneficio general. Esto es claro cuando cada centro de verificación tiene su propio y único funcionamiento o sistema de verificación, lo que origina que los automovilistas tengan un sistema de cómo llevarlo a verificar; por ejemplo, hay quienes llevan su coche listo para verificar y hay

quienes sólo van a prueba o bien para ver si tienen posibilidades de pasar la verificación o no.

Observación que se corrobora cuando se afirma "la contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automóvil para que no contamine". Con actitud aceptable, el 76.33% de los automovilistas percibe que lo único que interesa a la norma es tener el buenas condiciones el auto. Luego entonces, sólo voy a verificar si paso o no, aún cuando lo haya afinado, se dirigen con la incertidumbre de ver su suerte. Si es lo que más interesa y no el conductor, ocasiona que se privilegie el centro de verificación que mejor convenga al automovilista y a las condiciones del automóvil. Elegir el lugar, se vuelve una liberación al control de la norma, establecida como taller mecánico exclusivo para la verificación de contaminantes emitidos por el automóvil.

El sistema de verificación, así sólo se interesa por el buen funcionamiento del automóvil y no el control del uso del automóvil, como se muestra en su exclusivo sistema de verificación, quedando en el papel el beneficio colectivo que subyace, por cuanto sólo a los dueños sólo les interesa el beneficio de la técnica para el mejoramiento ambiental sin interesarles los daños que ocasiona no considerar la contaminación a la salud. El encerrar al automóvil en centros de verificación, como si fuera el que tiene el mal y tiene que

ser vacunado en su hospital es importante para que no siga infectando el aire que respiramos.

Por eso cuando se dice **"la verificación del automóvil dos veces al año permite que este más al pendiente del automóvil"** no se acepte (79.32%), porque al fin y al cabo, lo que interesa es sólo la revisión del automóvil y curarle todas las dificultades que le tenga (no carburar bien, calibración,.etc.) para continuar su vida en las calles de la ciudad, y demostrar a los demás que se encuentra sano. Siendo que quienes infectan el aire son los conductores, claro en el buen sentido de la palabra, no puedo generalizar.

Pero entonces, donde esta la finalidad por mejorar el medio ambiente en beneficio de la población, cuando sólo se inclina la verificación vehicular y a la homogenización individual. En decir, el interés de solucionar la contaminación emitida por automovilistas con tecnologías:

"Tratamos de evolucionar pensando que cualquier error será corregido con subdiguientes invenciones y de esta manera hemos llegado a ser la primera sociedad... cuyos problemas más importantes y urgentes consiste en la reparación de daños causados por su propia tecnología".(63)

Efectivamente, el desarrollo tecnológico responde por el mejoramiento del ambiente , pero sólo encierra más al hombre a un control social, subsanado con la libertad de elegir la forma como decida realizar la verificación, y a una tecnificación vacía de

(63) Yolanda M. Correa. *El papel de la conciencia y la participación individual frente a una nueva conciencia ecológica.* p. 204

valores naturales. En la medida que sus actividades como esta, se desarrollan con más apego a los bienes materiales en detrimento de los más sutiles fenómenos naturales, como los vientos, las lluvias, la intensidad del calor y la luz del sol.

Por eso, cuando se habla de un control del uso del automóvil, la respuesta se encuentra en lugares más especializados en la técnica. y no en una integración con la naturaleza. Pero si al menos implicara una lógica que integre aspectos más concretos del uso del auto en la ciudad de México (tiempos recorridos en las avenidas de la ciudad, distancias que recorrer, consumo de gasolina, cuál es su uso del automóvil, entre otros), la solución con tecnologías se revisaría y quizá el funcionamiento del automóvil se reconocería como un sólo objetivo que revisar, porque de lo contrario sólo se está ocasionando que el programa de verificación vehicular no sea efectivo por cuanto abatir la contaminación resulta en ciertos beneficios que adquieren la forma de un deterioro sino menor, estable en las injusticias (no se verifica por igual a todo los vehículos) y privilegios (personales, industriales), que perjudican no sólo a los individuos en la ciudad sino a las generaciones futuras del todo el planeta. De ahí que el control del deterioro ambiental del aire además de no ser tal, es evidentemente desigual e injusto.

Por ejemplo, el automóvil más antiguo tendría que afinarse más continuamente; así resulta que el 66.7% de los autos más antiguos

hacen su afinación cada 3 meses, el 45.5% de los intermedios cada 6 meses y el 47.3 cada 6 meses. Lo cual no sólo es una injusticia afinar su automóvil más veces para su verificación, si el uso que se le da es menor que el de un modelo nuevo, sino una falta de control real de los automoviles que contaminan más. (Véase apéndice D)

Si es correto lo que se percibe en los centros de verificación, la afinación, como un mecanismo para su mejor funcionamiento del automóvil para que no contamine, no es el control por el uso del automóvil, si no el control tecnológico. De tal manera que "la tecnología es para el hombre y no es el hombre para la tecnología". Es decir, el interés no es la verdad sino el incremento del poder del hombre, siendo que en realidad es el poder tecnológico.

Ratificar esto, implica el rechazo a las imposiciones sustentadas por las instituciones del poder, quienes definen la política en función de intereses específicos tecnificados, que sólo reducen las posibilidades de expresión individual a los ámbitos más inmediatos de la vida cotidiana.

5.2.2 La funcionalidad del programa "Hoy no circula"

Como otra de las reglas ecológicas determinantes para el control del uso del automóvil en la ciudad de México. El " hoy no circula" se retoma en un principio como un programa voluntario, con resultados

positivos de su aceptación. Entonces porqué actualmente hay una actitud favorable en un 66.32% cuando se afirma que **"el dejar de usar el automóvil un día a la semana es motivado por la multa"**. O a caso desde que es obligatorio se niega.

En principio, yo diría que se sigue aceptando, sólo que a través de su operatividad, o funcionalidad se fueron creando contradicciones habituales a su actividad, que envuelven a la norma y no le son impensables de ignorar. Nos referimos, al aumento notable de autos que provoco la facilidad para adquirir uno nuevo, bajos costos de gasolina y su excesivo consumo, junto a acción o "mañas" para no dejar de usarlo, por ejemplo, cambio de placas del automóvil, permisos clandestinos,...etc y por consiguiente la permanencia de la contaminación.

Que no son más que expresiones de la maduración de la normatividad en un ambiente que lo acelera, lo cual obliga a ser replanteada. De tal manera que se devuelva la confianza al automovilista, de su objetivo. Porque lo único que a causado es que un 60.33% de los automovilistas afirme que **"la aplicación de la medida "Hoy no circula" no ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación"**. La confianza no sólo es elemento para que sea funcional, sino también para que su finalidad sea real. Si bien el automovilista incorporó su acción de dejar de usar el automóvil en su cotidianidad. y abusa no respetando dejar de usar el automóvil. Y en

el momento que deja de usar el automóvil se siente reprimido, aunque de verdad si lo este.

Como lo afirman un 62% de los automovilistas positivamente "las medidas anticontaminantes para el control de la contaminación sólo reprime su uso del automóvil". Precisamente, porque no sólo reprime con las múltiples sanciones que impone, sino también por esa maduración que enfrenta en un tráfico abrumador debido a la cantidad de autos que circulan y a la mala planeación urbana que no se da abasto; ahora tiene que recorrer distancias cada vez más grandes, soporta contratiempos, fatiga y fastidio.

Por eso, la operatividad del "hoy no circula" tiene que ser de nuevo cuestionada. Si es ya una costumbre dejar o no de usar el automóvil un día hábil, el usuario reconoce que es más cómodo y supuestamente más rápido el automóvil particular, y por tal razón no dejaría de usarlo. Pero ese impulso por reconocer y sentirse contribuyente en la contaminación se debe de aprovechar para que se reubique mejor la norma de tal forma que dejar de usar el automóvil no sea motivado por la multa, sino por la voluntad de hacerlo. Claro no es algo sencillo, porque si bien sabemos que es un problema complejo no quiere decir que sea imposible de tener soluciones adecuadas que plasme una verdadera actitud congruente en el mejoramiento por el medio ambiente.

Sin embargo, el transporte público es un factor esencial que debe responder a la voluntad de dejar de usar el automóvil e impulsar que sea mayormente utilizado. Si bien las necesidades del medio urbano orilla que un 75.7% use automóvil, sería conveniente preguntarse, si se lograrán mejoras en su servicio y suficiencia, el automovilista dejará de usar su auto?. Si 30.3% opina que el transporte público da un servicio malo y sólo un 17% dice que es bueno, talvez mejorando la calidad de su servicio del transporte público se logre dejar de usar el auto. No obstante se confirma con un 33.7% que dice es insuficiente y un 29% es suficiente, lo cual no basta mejorar la calidad del transporte público, sino también su cantidad.

Aunque sea un porcentaje alto quienes usan el transporte público, la tendencia a usar el automóvil particular sigue en aumento, si sólo un 17.3% de los automovilista viaja en otro automóvil el día que no circula su automóvil, es en realidad significativo a nivel Distrito, por cuando según informaciones ingresan 724 coches nuevos a la circulación, y el 87% sean privados y sólo 4% sean publicos,* indican el aumento del número de autos por habitante. Pero si observamos esta información en nuestro universo vemos que los sujetos que no dejan de circular ningún día el 100% usa otro automóvil, en contraste con los sujetos que dejan de circular un día el 77.2% usan transporte público, el 75.8% los que dejan de circular dos días y el 76.9% de tres o más días. Lo cual el porcentaje que usa otro automóvil sin dejar de

circular es un indicador preocupante del aumento del número de automoviles particulares en la ciudad que contaminan. Véase apéndice D

Evidente en un 71.3% de los que viajan en microbus, (Véase apéndice D) su sistema de transporte es irracional para una gran ciudad, con prácticas de alto riesgo para sus pasajeros, como las paradas en medio de la vía o de cruces y salidas de estacionamientos y los arrancones imprevistos, convirtiéndose al mismo tiempo en factor de aumento de la contaminación. Lo cual obliga al usuario a buscar la seguridad y la comodidad en otro transporte.

Si el metro es la mejor alternativa para dejar de usar el automóvil un 44% sólo lo usa, (véase apéndice D) aunque es el más racional, eficaz y menos contaminante, no ha logrado recuperar el retardo de su ampliación a pesar de las inversiones recientes, todavía no alcanza una dimensión y una transportación funcional adecuada a las necesidades de la ciudad.

El taxi como el siguiente más usado 21.3% es un transporte más caro que otros, (véase apéndice D) es el que cubre las dificultades de los demás, lo cual a ocasionado su proliferación, que en realidad debería ser la última opción para transportarse. Cuando hay otro transporte más colectivo, como el camión sólo lo usa un 19.7% debio a su insuficiencia, ha quedado congelado su crecimiento. Véase apéndice D

Finalmente una opción que parece la opción mejor adaptada a los problemas de contaminación, es el transporte eléctrico como el

trolebus, que ha disminuido considerablemente su servicio provocando que sólo un 5.3% lo use y tenga que sufrir su lentitud y dificultad para ser manejado en una ciudad. Con estructura urbana que sólo privilegia a los vehículos con motores a combustión. **(Véase apéndice D)**

Efectivamente, la arquitectura del espacio urbano esta ligada estrechamente a la tecnologia de los transportes movibles, que cada vez dificulta la relación frente a frente de la persona, como lo permite la bicicleta, es decir, el espacio de los automoviles abre campos tan grandes y limitados de relaciones entre las personas volviendo a las persona inagiles, como lo puede ser si se trasladara en bicicleta; por eso el 46% de la población no tiene bicicleta, el 16.3% lo usa para divertirse, el 31.7% para el deporte y sólo el 4.3% para laborar. **(véase apéndice D)** Diferencias extremas en el uso de la bicicleta que sólo muestran que la ingenieria vial y de comunicación trae consigo una expulsión total del espacio personal, y cuando lo es, se vuelve un peligro al borrarlo de su espacio. Pero en la búsqueda de transparencia en su relación con el espacio personal, introduce una jerarquización de los ejes y avenidas rápidas principales que se construyen desesperadamente en la actualidad. Para previligiar sólo lugares exclusivos de automoviles y lugares de paso peatonal, pero no de cualquier otro transporte más interpersonal.

Todo esto, para que se tenga que revisar el programa "hoy no circula" y se definan nuevos objetivos más coherentes en relación a

ella. Porque de lo contrario cada vez serán más evidentes sus contradicciones que repercuten en la contaminación atmosférica y en sí a la población en general.

No se puede seguir con una irracionalidad de su motivo del porque de la contaminación, se tiene que responder con voluntad, respeto, legalidad y amor al ambiente. Su actitud hacia "el hoy no circula" tiene que cambiar, quizá lo que se necesite es vivir las consecuencias más contundentes de esa irracionalidad "que caigamos como pajaros", pero no necesariamente para que comprenda que se encuentra en una ciudad que se transforma aceleradamente y en su proceso tiene que cuidarse el mínimo daño a su propia naturaleza, siendo que lo único que esta provocando es su propia destrucción. Por eso tiene que saber que toda acción transforma y reconstruye su medio ambiente para hacerlo habitable y habitarse en un medio ambiente construido por el mismo.

Tal vez lo que se pretende hacer actualmente con la introducción de convertidores catalíticos para automóviles viejos, y con el levantamiento del programa "hoy no circula" para quienes lo tengan. Es el gran avance en la incorporación de la tecnología anticontaminante, que pueden pasar años antes de que se cumpla esa condición. Si la solución está en individualizar el fin del "hoy no circula" en términos de la reducción de contaminantes de cada vehículo. No parece apropiada a que se sujete a una tecnología específica cuando en la

funcionalidad no se debe a ello, sino a las múltiples factores cotidianos que vive el automovilista e impiden que sea efectiva. Como por ejemplo: la necesidad de usar automóvil en la ciudad de México, si partimos de que es ya una necesidad primaria, como el comer, dormir, etc. Entonces el dejar de desplazarse un día a la semana, implica una amenaza a la supervivencia del automovilista y en sí de un ser humano que no puede reducirse a acciones encaminadas al bienestar de la tecnología.

Sino en un desarrollo del ser humano integral, con un verdadero sentido de la vida, con aprecio a lo que nos rodea.

5.3 Las prácticas cotidianas en el funcionamiento de las medidas para el control del uso del automóvil

Finalmente hablar de prácticas cotidianas presentes en el funcionamiento de las medidas para el control del uso del automóvil, es hablar del conjunto de actividades que rodea la funcionalidad de la norma en su cotidianidad.

Para ello, si el automovilista al entrar en contacto con un espacio social, en el que se conectan las contradicciones de su existencia, con innumerables objetos producidos y convertidos en bienes, permiten la apropiación de la vida en general y de su propia vida en particular. Entonces la cotidianidad es presentada como la

práctica de su vida en ciudad como usuario de un objeto y parte de esa cotidianidad porque sus actividades en lo inmediato dan coherencia y objetividad no sólo a sus actitudes, sino a un automovilista en ciudad y a un usuario único de un objeto en ciudad.

O acaso, son las normas ecológicas las que establecen las actividades del automovilista en su cotidianidad y lo especifican. No se puede ser tan homogéneo, cuando la " vida cotidiana es en gran medida heterogenea y ello desde varios puntos de vista, ante todo desde el contenido y la significación o importancia de nuestros tipos de actividad".⁸¹ Aunque parecería ser que las acciones son repetitivas, son dinámicas en tanto que forman parte de un complejo de actividades en su vida en ciudad y en su vida particular. Siendo así, el uso del automóvil que la norma controla sólo es parte de esa cotidianidad a partir de que la acción misma de usar el automóvil es una parte de su vida cotidiana, y la expresión de ello es la necesidad de usarlo en una ciudad que cada vez es más impensable dejarlo de usar como muestra de la jerarquía de poseer la acción de usarlo.

No obstante, el uso del automóvil guarda en si mismo un sentido de hacerlo, el prestigio que no sólo denota al usuario como único, sino también lo especifica en sociedad en el momento preciso que debe dejar de usarlo para el mejoramiento ambiental. Sin embargo la búsqueda del prestigio particular se encuentra en el sentir del tiempo transcurrido a una velocidad dentro de el, cuando la manipulación de

⁸¹ Agnes Heller. *Historia y Vida Cotidiana. Aportaciones a la sociología socialista.* p.40

la vida en ciudad es en realidad lenta, tedioso, fastidiosa y fatigosa. Es decir, cuando lo real del uso del automóvil es más específico de lo social, que de lo particular o individual.

De tal manera que el espacio urbano social donde circula el automóvil, es importante su función para su funcionalidad de la sociedad, porque es ahí donde el automóvil corteja su uso desable y deseado en bien, en el momento que el simple uso en su espontaneidad logra su funcionalidad en la vida particular y su vida social .

Pero de tras de este impulso en la cotidianidad por usar el automóvil en la ciudad de México se encuentra un móvil esencial cuando lo impiden la mismas dificultades cotidianas de la ciudad de México, como la contaminación. El arreglo, como una actividad supuestamente más particular, es en realidad específica a la vida en ciudad, porque se ha habituado tanto el usuario del automóvil a responder por ella, que se vive en sociedad con ella.

Por eso el funcionamiento de las medidas para el control de la contaminación que responde a esta actividad, ante el contacto cotidiano del funcionamiento de la norma como tendencia cultural, presenta una expresión cotidiana de su acción "mordidá", siendo significativo de su acción "dar y ofrecer dinero para sobornar". Da coherencia a su significado en el momento preciso de que la honestidad de su acción no implica la solución del asunto particular y social. Es decir es ilícito y sucio lograr no dejar de circular un día, pasar la

verificación sin serlo realmente lo que la meta o acción explícita de la norma, sino las jugosas cantidades para el soborno. Y por lo tanto la solución planteada masivamente no existe, y mucho menos un control de la contaminación y mejoras del medio ambiente .

De ahí que la manifestación activa y concreta del porqué de sus actitudes negativas del automovilista hacia las políticas ambientales sobre el uso del automóvil sea "la mordida" la medida que el individuo o usuario del automóvil para desenvolverse en la vida diaria necesita como únicas vías que esta permitido. Y no las reglas de justicia auténtica expedita en la Ley General del Equilibrio Ecológico en la Ciudad de México. A tal grado que la "mordida" es una acción específica de la sociedad y no particular del usuario de un automóvil en el momento que es producto de las trabas y dilataciones entre otras causas de la medidas dictadas por técnicos que tienden muchas veces a encallejonar hacia ella, y no por decisión propia del automóvil. Esto es evidente cuando uno se pregunta ¿ Porqué entonces van el último día a verificar su coche? o ¿ Porqué un empleado de gobierno no deja de circular todos los días, a pesar de que es otro automóvil en circulación como cualquier otro?. Cuestionantes que paraeđerían ser más decisiones del automovilista, en realidad especifican ser de convivencia social.

Porque en cerrado en un círculo muy limitado de actividades individuales, tiene poca influencia en las decisiones políticas en general y específicamente en las que le afectan directamente, que cualquier acción individual es insignificante. Sin embargo, gracias a las voces de protesta ante la exterminación del medio ambiente artificial contruido en destrucción del medio ambiente natural han logrado pensar en nuestro desequilibrio, sin lograr todavía recuperarlo, como la manifestación de una actitud desfavorable hacia las políticas ambientales sociales para su mejoramiento, objetivo que sus actividades o prácticas cotidianas de las norma en un medio ambiente específico, social. Muestran que el tiempo en función de su interacción con los sistemas naturales sólo se acelera su destrucción de si mismo. A tal grado que el hombre en ciudad ha olvidado que él también es naturaleza, que es una de sus criaturas y que por serlo tiene que arrastar los cambios que en su afán expoliatorio ha originado.

6.-RESULTADOS.

ESTRATEGIA.

Para el abordaje operativo del eje de investigación se realizó lo siguiente:.

Sujetos.

La población son automovilistas particulares que circulan en el Distrito Federal con características de sexo masculino y femenino, de edades de 16 a 68 años, con ocupaciones desde (empleados, comerciantes, profesionistas, técnicos, choferes, estudiantes, obreros, amas de casa y jubilados), con ingresos desde (600a 10000), con automoviles modelo (90,80,70,60), de (4,6 y8) cilindros. (Véase apéndice D)

La selección es aleatoria a 295 sujetos, con un error de muestral de 5% sobre la muestra final tomando en cuenta la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 (p \cdot q)}{e^2}$$

Donde:

Z= nivel de confianza
p= Probabilidad de éxito.
q= Probabilidad de Fracaso.
e= nivel de Precisión.

Sustituyendo:

n= 1.96 con 95% de confianza.
p= .74
q= .26
e= .05

$$n = \frac{(1.96)^2 (.74) (.26)}{(.05)^2}$$
$$n = \frac{3.8416 (.1924)}{.0025}$$

192

n= .73912384

.0025

n= 295.649536.

La determinación de la muestra dio como resultado 295 sujetos, se cerro a 300 para tener un mejor manejo de error.

El instrumento.

El instrumento utilizado para la captación de información es un cuestionario mixto consistente en 9 preguntas cerradas y 1 abierta con 30 afirmaciones con escala tipo Likert.

El instrumento fue diseñado por el investigador a partir de una serie de afirmaciones extraídas de una aplicación de un cuestionario abierto a 30 sujetos del 23 al 31 de marzo de 1993, lo cual se obtuvo un panorama general de la opinión del sector automovilístico. Sin embargo se revisó material escrito para realizar una prueba pilotó con 36 afirmaciones positivas y 36 afirmaciones negativas para la escala tipo likert a 25 sujetos, de las cuales se discriminó 14 reactivos con probabilidad mayor de 1.75 y un error de 0.5 y 8 con probabilidad mayor 1.75 con error de .10 dando un total de 22 reactivos aceptados . Sin embargo no se fue tan riguroso y se realizó un análisis de las tendencias de los reactivos identificando 8 reactivos más con puntajes extremos de aceptación o rechazo en una escala de 1 al 5, formando una escala final tipo Likert con 30 reactivos.Después de la validación de la escala se procedió al analisis de una serie de preguntas sobre transporte público y uso del automóvil agregando 9 preguntas cerradas y una pregunta de opinión abierta para abrir más el panorama de estudio. (Véase apéndice A)

Para la aplicación final del instrumento fue previamente evaluado poniendo en práctica y disposición de 2 jueces que nos dieron sus comentarios y retroalimentación para que las preguntas cobraran mayor relevancia y su contenido fué corroborado con los objetivos a alcanzar.

La aplicación del instrumento final, primeramente es importante señalar que se llevo a caba gracias al apoyo y ayuda de compañeros de trabajo y de estudio. Durante el 2 de octubre al 5 de noviembre de 1993, en puntos muestrales al azar tales como: Centros de Verificación, talleres mecánicos, lavados de autos, estacionamientos dentro del Distrito Federal .

Después de la aplicación se procedió a la codificación del cuestionario y vaciado de datos a un programa estadístico NCCS (Number Cruncher Statistical System). Que nos propocionó porcentajes de las preguntas cerradas, la correlación y regresión de la escala tipo likert. Para el proceso de análisis de la pregunta abierta se prodeció al estudio de afirmaciones corroborando los resultados anteriores.

Nota: Una vez obtenidos los resultados generales de la aplicación de instrumento en campo se prosiguió a hacer lo siguiente:

- 1) Identificar los reactivos de la escala que se refirieran a las actitudes del uso del automóvil, de la normatividad y funcionamiento.
- 2) Las correlaciones de la actitud en general de automovilistas con los factores de: uso del automovil, políticas, prácticas, espacio, afecto, y comunicación. Establecidas como áreas de estudio en el instrumento en la escala tipo Likert. Además del servicio y suficiencia del transporte público, afinación y descanso. Como de sus

datos del automovilista: edad, empleo, ingreso y moledo. Se analizaron paralelamente con el análisis e identificación de las tres actitudes anteriores.

3) De la misma manera el modelo de regresión se analizó de acuerdo al análisis de las actitudes y sus correlaciones anteriores.

4) Se seleccionó cuáles reactivos nos serían útiles y cuáles preguntas cerradas también para explicar la percepción del público automovilístico en los centros de Verificación y la funcionalidad del "hoy no circula".

5) La pregunta abierta se utilizó para explicar los anteriores análisis e identificar la importancia de las prácticas cotidianas en el funcionamiento de las medidas para el control del uso del automóvil.

Procediendo a la descripción de los datos de la escala:

Descripción de datos:

ACTITUDES DEL AUTOMOVILISTA HACIA EL USO DEL AUTOMOVIL.

Los resultados de los reactivos que median actitud sobre el uso del automóvil fueron los siguientes:

El uso excesivo del automóvil es la principal causa de la contaminación.

1.- Totalmente de acuerdo.....	35.33%
2.- De acuerdo.....	27.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	15.33%
4.- En desacuerdo.....	12.33%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	9.3%

Observando indiscutiblemente que el 63% de la población tiene una actitud favorable en su contribución a la contaminación, en contraste de un 21.63% todo lo contrario.

Las características del transporte Público no favorecen dejar de usar el automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	25.33%
2.- De acuerdo.....	22.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	12.66%
4.- En desacuerdo.....	16.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	22.66%

Observamos que el 48% de la población tiene una actitud favorable sobre las características del Transporte público no favorecer dejar de usar el automóvil para que no contamine. En contraste de un 39.32% con actitud contraria.

Debido a la comodidad que brinda el automóvil es difícil dejarlo de usar.

1.- Totalmente de acuerdo	38.66%
2.- De acuerdo.....	27%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	17.66%
4.- En desacuerdo.....	10.33%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	6.33%

Observamos que el 65.66% de la población tiene una actitud favorable sobre la comodidad que brinda el automóvil que dificulta dejar de usar el automóvil para que no contamine. En contraste con 16.66% con actitud contraria.

La contaminación no disminuye por el privilegio de poder desplazarse con más rapidez en automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	34.33%
2.- De acuerdo.....	27.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	20.33%
4.- En desacuerdo.....	9.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	8%

Observamos que el 62% de la población con actitud favorable la contaminación no baja por el privilegio de poder desplazarse con más rapidez en automóvil. En contraste con el 17.66%. con actitud contraria.

Dejar de usar el automóvil un día a la semana no molesta.

1.- Totalmente de acuerdo.....	35.33%
2.- de acuerdo.....	31%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	11.33%
4.- En desacuerdo.....	8.3%
5.- totalmente en desacuerdo.....	14%.

Observamos que el 66.33% de la población con actitud favorable deja de usar el automóvil un día a la semana sin molestarse. En contraste de un 22.3% con actitud contraria.

De las cuales definitivamente que existe una actitud predominante positiva hacia la contribución del uso del automóvil en la contaminación del aire de la ciudad de México.

ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA HACIA LA NORMATIVIDAD PARA EL CONTROL DEL USO DEL AUTOMOVIL.

Los resultados de los reactivos que miden la normatividad del control fueron los siguientes.

Se debe de reglamentar el uso del vehiculos de 10 años a la fecha.

- | | |
|---|-----|
| 1.- Totalmente de acuerdo..... | 15% |
| 2.- De acuerdo..... | 17% |
| 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo..... | 12% |
| 4.- En desacuerdo..... | 24% |
| 5.- Totalmente en desacuerdo..... | 32% |

Observando que el 56% de la población tiene un actitud desfavorable en reglamentar el uso de vehiculos de 10 años a la fecha. En contraste con un 32% con actitud contraria.

Se debe dejar de usar el automóvil dos dias a la semana cuando el indice metropolitano de la calidad del aire se encuentra arriba de 300 puntos.

- | | |
|---|--------|
| 1.- Totalmente de acuerdo..... | 4% |
| 2.- De acuerdo..... | 7% |
| 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo..... | 13.66% |
| 4.- En desacuerdo..... | 24.33% |
| 5.- Totalmente en desacuerdo..... | 51% |

Observando que el 75.33% de la población tiene una actitud desfavorable en dejar de usar el automóvil dos dias a la semana cuando el IMECA se encuentra arriba de 300 puntos. En contraste con un 11% con actitud contraria.

Se debe de usar otro tipo de combustible para disminuir la contaminación.

- | | |
|---|-----|
| 1.- Totalmente de acuerdo..... | 4% |
| 2.- De acuerdo..... | 4% |
| 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo..... | 10% |
| 4.- En desacuerdo..... | 28% |
| 5.- Totalmente en desacuerdo..... | 54% |

Observando que el 82% de la población con actitud desfavorable usar otro tipo de combustible para disminuir la contaminación. En contraste de un 8% con actitud contraria.

La aplicación del "hoy no circula" ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación.

1.- Totalmente de acuerdo.....	10.33%
2.- De acuerdo.....	15.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	13.66%
4.- En desacuerdo.....	31.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	28.66%

Observamos que el 60.32% de la población tiene una actitud desfavorable en la aplicación del programa "hoy no circula" en la efectiva disminución de la contaminación. En contraste de un 26% con actitud contraria.

La verificación dos veces al años permite que este más al pendiente del automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	6%
2.- De acuerdo.....	6.6%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	8%
4.- En desacuerdo.....	27.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	51.66%

Observamos que el 79.26% de la población tiene una actitud desfavorable hacia la verificación dos veces al año para estar más al pendiente del automóvil. En contraste de un 12.6% con autitud contraria.

El compartir el automóvil con vecinos, amigos y familiares debe ser una práctica cotidiana.

1.-- Totalmente de acuerdo.....	3.33%
4.- De acuerdo.....	6%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	8.33%
4.- En desacuerdo.....	35.33%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	47%

Observamos que el 82.33% de la población tiene una actitud desfavorable en que compartir el uso del automovil sea una práctica cotidiana. En contraste de un 9.33% con actitud contraria.

Donde su actitud hacia la normatividad para el control del uso del automóvil es predominantemente negativa.

ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA HACIA EL FUNCIONAMIENTO DE LA NORMATIVIDAD PARA EL CONTROL DEL USO DEL AUTOMÓVIL.

La información de los índices de contaminación del aire nos permite conocer los niveles de contaminación a que estamos expuestos.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....4%
- 2.- De acuerdo.....2.3%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....7.6%
- 4.- En desacuerdo.....39.33%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....46.66%

Observamos que el 86% de la población tiene una actitud desfavorable hacia la información transmitida sobre los índices de contaminación. En contraste de un 6.3% con actitud contraria.

Desde que pasan por televisión mensajes para la disminución de la contaminación se ha tomado conciencia de ello.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....5.66%
- 2.- De acuerdo.....10.33%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....19.33%
- 4.- En desacuerdo.....32.33%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....32.33%

Observamos que el 64.66% de la población tiene una actitud desfavorable sobre la información transmitida por televisión para disminuir la contaminación tomando conciencia de ello. En contraste de un 16% con actitud contraria.

La colaboración del automovilista no es suficiente para la disminución de la contaminación.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....38%
- 2.- En desacuerdo.....30.33%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....14.33%
- 4.- En desacuerdo.....9.6%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....7.6%

Observamos que el 68.33% de la población con actitud favorable que la colaboración del automovilista no es suficiente para la disminución de la contaminación. En contraste de un 17.2% con actitud contraria.

El interés del automovilista de llevar a cabo las medidas anticontaminantes de acuerdo al reglamento es fundamental para evitar el soborno.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....4.33%
- 2.- De acuerdo.....6%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....12.33%
- 4.- En desacuerdo.....29%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....48.33%.

Observamos que el 77.33% de la población con actitud desfavorable que el interés de llevar a cabo las medidas anticontaminantes de acuerdo al reglamento es fundamental para evitar el soborno. En contraste con un 10.33% con actitud contraria.

Las medidas establecidas para el control de la contaminación por autos propician que se recurra a la corrupción

- 1.- Totalmente de acuerdo.....46%
- 2.- De acuerdo.....35%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....8.6%
- 4.- En desacuerdo.....7.3%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....3%

Observamos que el 81% de la población con actitud favorable que las medidas para el control de la contaminación por automoviles propicia que se recurra a la corrupción. En contraste de un 10.3% con actitud contraria.

La reubicación de las industrias fuera de la ciudad permitirá la salida de muchos automoviles.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....4%
- 2.- De acuerdo.....8%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....11%
- 4.- En desacuerdo.....31%
- 5.- totalmente en desacuerdo.....46%

Observamos que el 77% de la población con actitud desfavorable que la reubicación de las industrias fuera de la ciudad permitirá la salida de muchos automoviles. en contraste de un 12% con actitud contraria.

Las medidas establecidas para el control de la contaminación sólo han servido como forma para bajar el ingreso del automovilista.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....23%
- 2.- De acuerdo.....26.33%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....20.66%
- 4.- En desacuerdo.....16.66%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....13.33%

Observamos que el 49.33% de la población tiene una actitud favorable en que las medidas sólo han servido para bajar el ingreso del automovilista. En contraste de un 30% con actitud contraria.

Usar otro tipo de combustible como sustituyente de la gasolina se requiere de un alto costo para adaptar su uso al coche.

1.- Totalmente de acuerdo.....	36.66%
2.- De acuerdo.....	34.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	14.33%
4.- En desacuerdo.....	8.33%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	6%

Observamos que el 71.32% de la población con actitud favorable usar otro tipo de combustible requiere de un alto costo para adaptar su uso al coche. En contraste de un 14.33% con actitud contraria.

Con las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	31%
2.- De acuerdo.....	25%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	20%
4.- En desacuerdo.....	12.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	11.33%

Observamos que el 56% de la población tiene una actitud favorable en que las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil. En contraste de un 24% con actitud contraria.

La contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automóvil para que no contamine.

1.- Totalmente de acuerdo.....	44%
2.- de acuerdo.....	32.33%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	14.33%
4.- En desacuerdo.....	5%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	4.33%

Observamos que el 76.33% de la población tiene una actitud favorable en considerar que sólo la tecnología da respuesta para que el automóvil no contamine. En contraste de un 9.3% con actitud contraria.

El convertidor catalítico sólo genera más ganancias a las empresas automotrices.

1.- Totalmente de acuerdo.....	30%
2.- De acuerdo.....	23.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	23.66%
4.- En desacuerdo.....	10.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	12%

Observamos que el 53.66% de la población tiene una actitud favorable en que la tecnología sólo genera ganancias a las empresas automotrices. En contraste de un 22.66% con actitud contraria.

La contaminación por automoviles no afecta la salud.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....35%
- 2.- De acuerdo.....13.3%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....3.6%
- 4.- En desacuerdo.....18%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....30%

Observado que el 48.3% tiene una actitud favorable en considerar que la contaminación emitida por automovilistas no afecta la salud y el 48% que si afecta. Donde la actitud se encuentra dividida sobre el impacto de la contaminación a la salud.

El automovilista acepta dejar de circular un día a la semana por la voluntad de mejorar el medio ambiente.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....6.33%
- 2.- De acuerdo.....12.33%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....10.33%
- 4.- En desacuerdo.....31.66%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....39.33%

Observando que el 71% de la población tiene una actitud favorable en que el automovilista acepta dejar de circular un día a la semana por la voluntad de mejorar el medio ambiente. En contraste de un 18.66% con actitud contraria.

La indiferencia del automovilistas hacia las medidas anticontaminantes provoca que no disminuya.

- 1.- Totalmente de acuerdo.....41.66%
- 2.- De acuerdo.....31.33%
- 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....14%
- 4.- En desacuerdo.....7.6%
- 5.- Totalmente en desacuerdo.....5.3%

Observando que el 73% de la población tiene una actitud favorable que la contaminación no disminuye por la indiferencia de los automovilistas hacia las medidas anticontaminantes. En contraste de un 13% con actitud contraria.

La ampliación de los ejes viales en la ciudad favorecen la circulación.

- | | |
|---|--------|
| 1.- Totalmente de acuerdo..... | 3% |
| 2.- De acuerdo..... | 3.3% |
| 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo..... | 11% |
| 4.- En desacuerdo..... | 28.66% |
| 5.- Totalmente en desacuerdo..... | 54% |

Observando que el 82.66% de la población tiene una actitud desfavorable hacia la ampliación de los ejes viales que no favorecen la circulación y por lo tanto la disminución de la contaminación. En contraste de un 6.3% con actitud contraria.

Los señalamientos de tránsito ayudan a una mejor circulación.

- | | |
|---|--------|
| 1.- Totalmente de acuerdo..... | 6.3% |
| 2.- De acuerdo..... | 8.6% |
| 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo..... | 10.33% |
| 4.- En desacuerdo..... | 32.66% |
| 5.- Totalmente en desacuerdo..... | 42% |

Observando que el 74.66% de la población tiene una actitud desfavorable hacia los señalamientos de tránsito que ayudan a una mejor circulación. En contraste de un 14.9% con actitud contraria.

Con la disminución de automóviles circulando se facilita la rapidez para llegar a los lugares esperados.

- | | |
|---|--------|
| 1.- Totalmente de acuerdo..... | 5% |
| 2.- De acuerdo..... | 6.3% |
| 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo..... | 8% |
| 4.- En desacuerdo..... | 35% |
| 5.- Totalmente en desacuerdo..... | 45.66% |

Observando que el 80.66% de la población tiene una actitud desfavorable en que la disminución de automóviles circulando facilita la rapidez para llegar a los lugares esperados. En contraste de un 11.33% con actitud contraria.

Actitudes del funcionamiento que en definitiva muestra una clara ubicación de consistencia a las anteriores actitudes al involucrar una serie de factores para su explicación, tales como: información, conductas, ingreso del automovilista, tecnología, salud y espacio vial. Dando razón de la incongruencia entre la actitud sobre el uso del automóvil y la actitud sobre la normatividad para controlarlo. Donde predominante su actitud general del automovilista hacia las políticas ambientales dentro de las tres anteriores es predominantemente negativa.

LA FUNCIONALIDAD DE LA VERIFICACIÓN DEL USO DEL AUTOMOVIL.

En el funcionamiento de la verificación vehicular se analizaron los siguientes datos:

La verificación del automovil dos veces al año sólo beneficia a los dueños de los centro de verificación

1.- Totalmente de acuerdo.....	32.66%
2.- De acuerdo.....	23%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	18%
4.- En desacuerdo.....	13%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	13.33%

Observando que el 55.66% de la población tiene una actitud favorable hacia el beneficio que otorga al dueño de los centros de verificación, llevar a verificar dos veces por año el automóvil. En contraste de un 26.33% con actitud contraria.

La contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	44%
2.- De acuerdo.....	32.33%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	14.33%
4.- En desacuerdo.....	5%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	4.33%

Observando que el 76.33% de la población tiene una actitud favorable en que la contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automóvil. En contraste de un 9.3% con actitud contraria.

La verificación del automovil dos veces al año permite que este uno más al pendiente del automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	6%
2.- De acuerdo.....	6.6%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	8%
4.- En desacuerdo.....	27.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	51.66%

Observando que el 79.32% de la población tiene una actitud desfavorable en que la verificación dos veces al año no permite que este una al pendiente del automóvil. En contraste de un 12.6% con actitud contraria.

Cuántas veces afina su automóvil:

a) Cada 2 meses.....	9.3%
b) Cada 3 meses.....	32.7%
c) Cada 6 meses.....	46.3%
d) Cada 8 meses.....	10.0%
e) Cada año.....	1.7%

Observando que el 46.3% de la población ha incorporado en su uso del automóvil la afinación dos veces por año.

LA FUNCIONALIDAD DEL "HOY NO CIRCULA".

En el funcionamiento hacia el programa "hoy no circula" se analizaron las siguientes datos:

El dejar de usar el automóvil un día a la semana es motivado por la multa.

1.- Totalmente de acuerdo.....	39.66%
2.- De acuerdo.....	26.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	9.66%
4.- En desacuerdo.....	13.33%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	10.66%

Observando que el 66.32% de la población tiene una actitud favorable de dejar de usar un día a la semana es motivado por la multa. En contraste con un 24% con actitud contraria.

La aplicación de la medida "hoy no circula" ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación.

1.- Totalmente de acuerdo.....	10.33%
2.- De acuerdo.....	15.66%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	13.66%
4.- En desacuerdo.....	31.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	28.66%

Observando que el 60.32% de la población tiene una actitud desfavorable en que la aplicación de la medida "hoy no circula" ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación ambiental. En contraste de un 26% con actitud contraria.

Con las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil.

1.- Totalmente de acuerdo.....	31%
2.- De acuerdo.....	25%
3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	20%
4.- En desacuerdo.....	12.66%
5.- Totalmente en desacuerdo.....	11.33%

Observando que el 56% tiene una actitud favorable en que las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil. En contraste 24% con actitud contraria.

El día que no circula su automóvil, cómo se transporta:

No sale.....	7.0%
Automóvil.....	17.3%
En transporte Público.....	75.7%

Observando que el 75.7% se transporta en Transporte Público.

En que transporte Público viaja?.

Microbus.....	71.3%
Metro.....	43.7%
Taxi.....	21.3%
Camión.....	19.7%
Trolebus.....	5.3%

Observando que predomina indiscutiblemente el transporte que consume gasolina, osea el microbus con un 71.3%.

El servicio que da el transporte Público es:

1.- Muy malo.....	8.0%
2.- Malo.....	22.3%
3.- Regular.....	52.7%
4.- Bueno.....	14.3%
5.- Muy Bueno.....	2.7%

Observando que el 52.7% dice que es regular el servicio del transporte Público. Cuando la diferencia entre Muy malo y Muy Bueno es de 13.3% es mucho menor a regular.

Qué tan suficiente es el transporte público:

1.- Totalmente insuficiente.....	4.7%
2.- Insuficiente.....	29.0%
3.- Ni suficiente ni insuficiente.....	37.3%
4.- Suficiente.....	23.3%
5.- Totalmente suficiente.....	5.7%

Observando que los porcentajes entre Insuficiente y Suficiente eran más uniformes, sigue predominando con un 37.3% la regularidad de su suficiencia del transporte Público.

Cuantos días deja de usar su automóvil en una semana:

Ningún día.....	1.3%
Un día.....	49.7%
Dos días.....	31.7%
Tres días o más.....	17.3%

Observando indiscutiblemente que el casi 50% deja de usar su automóvil cuando lo es obligatorio, es decir que el uso del automóvil no es tan fácil dejarlo de usar.

Para qué usa la bicicleta:

No usa.....	47.7%
Divertirse.....	16.3%
Deporte.....	31.7%
Trabajo.....	4.3%

Observando que casi el 50% de la población no usa bicicleta, interesante cuando el 31.7% la usa para el deporte, muestra de que ha pasado a la historia formar parte de un medio de transporte.

Dentro de la pregunta abierta se observo lo siguiente:

Usted qué opina de las medidas establecidas para el control de la contaminación emitida por automovilista?

- 1.- La necesidad de más medidas pero flexibles.
- 2.- No del todo su funcionamiento es adecuado.
- 3.- Se necesita el cumplimiento más estricto del funcionamiento.
- 4.- El funcionamiento es un problema de corrupción.
- 5.- Se requiere de mayor control y vigilancia.
- 6.- Hay una incongruencia entre programa y práctica.
- 7.- No afecta a todo por igual.
- 8.- Son insuficientes.
- 9.- Es un problema de conciencia.
- 10.- No sólo contaminan los automóviles.
- 11.- No hay colaboración ciudadana.
- 12.- Se prestan al soborno
- 13.- El propósito es bueno pero es fuente de corrupción.
- 14.- Se debe de usar más el transporte público y educar a los conductores.
- 15.- Propiciaron el aumento de automoviles circulando.

Opiniones que bastaron para hacer su análisis con los anteriores datos.

CONCLUSIONES

Si históricamente el hombre ha deteriorado el ambiente natural y ha establecido una relación con la naturaleza mucho más compleja y dinámica en su predominio a una sobreconformación de lo social sobre lo natural, se establece una forma de organización con la naturaleza, la cual a su vez dificulta el cumplimiento de su crecimiento, donde uno de los múltiples actores sociales, el automovilista, es una clara muestra de ese desarrollo industrial dependiente, que ahora se enfrenta a las dificultades de su reproducción depredadora en soluciones políticas que impactan psicológicamente a los automovilista y determinan su funcionalidad de su existencia.

Es decir, el tipo de interacción entre la sociedad y la naturaleza que se ha ido imponiendo a lo largo de los años hasta llegar al mundo contemporáneo, se expresa en un modelo de desarrollo, donde se ha procedido básicamente como si la naturaleza fuera inerte, desconociendo que se trata de un complejo "sistema de interacción" dinámico del cual el hombre, como parte integrante, se alojó en una sociedad cada vez más artificial. Donde los mecanismos que le permiten a la naturaleza regenerarse son sobrepasados por la presión sobre ella.

Si bien es cierto que toda organización social en su reproducción requiere de una integración para su subsistencia, entonces el sistema político que rige a la sociedad son los hombres quienes operan y dirigen los motores reproductores de la sociedad y la más amplia concepción de la política ambiental, hasta permear el espacio de la ~~vida cotidiana, donde toda acción ejercida por el automovilista es una~~ actividad política.

Pero es precisamente la trascendencia de la actividad política, donde la cuestión ambiental nos permite observar que falta integrar en los programas para el mejoramiento ambiental, el pensamiento de quienes verdaderamente impacta la autonomía política autoritaria que rige el sistema político nacional, porque "la acción política es también el arte de articular lo todavía no articulado", la participación comprometida por el mejoramiento de su medio ambiente. Cuando más, si de la saga de su desarrollo de la sociedad actual ha emergido la necesidad de articular el pensamiento de "ciudadanos" que luchan contra la hegemonía paternal.

En el caso del automovilista no sólo lucha contra la palabra autoritaria de los hombres que hacen política, sino también contra su papel funcional en la sociedad, negando con políticas de remedio ante la contaminación ambiental de la ciudad.

Ahora su actividad esencial del automovilista, usar el automóvil, sea convertido en una lucha contra políticas represivas y políticas privadas que se dirigen como políticas de grupo.

Por eso, cuando la naturaleza de las políticas ambientales es una regla de conducta que debe ser aceptada por el grupo para que exista. Se establece en sus actitudes del automovilistas totalmente lo contrario, en el preciso momento que se rechaza la regla de grupo, pero acepta las consecuencias que puede tener el no cumplirlas. Así la regla de conducta que realiza no es de acuerdo a lo establecido por la política de grupo, sino por políticas privadas que se establecen en el funcionamiento de la política ambiental para el automovilista.

Contradicción que vive el automovilista se presenta en las tres actitudes hacia las políticas ambientales. Donde su actividad como usuario de un automóvil que contamina se encuentra excluida de la razón de la existencia de política ambiental sobre el uso del automóvil. Porque la norma y su funcionamiento dan razón de dicha política ambiental y no la contaminación por uso del automóvil.

En el momento que el automovilista responde dejando de usar el automóvil para mejorar el medio ambiente, y no mejora sino al contrario se deteriora, entonces, se establece una diferencia entre la actitud sobre el uso del automóvil y la actitud sobre la normatividad del uso del automóvil que se enfrenta a una tercera actitud la del funcionamiento de la norma sobre el uso del automóvil. Porque es precisamente la funcionalidad el indicador que le da consistencia al valor positivo de mejorar el medio ambiente y al valor negativo de controlar el uso del automóvil.

La funcionalidad de la norma, al englobar los factores que dan congruencia a las dificultades de dejar de usar el automóvil y las normas que se establecen para controlarlo, define el grado de correspondencia entre las actitudes del automovilista y las políticas ambientales. Políticas ambientales, para el mejoramiento del medio ambiental social, no logra ser más que una política artificial y simbólica, reflejo de una actitud de apatía sobre su medio social; no se respeta las calles tirando basura, no se respeta la autoridad, ni el aire que respiramos comprando otro automóvil, es decir, no existe una política ambiental que abarque la característica de su existencia, lo social, frente una actitud de respeto no sólo por los tesoros

ecológicos como lo es el aire, la lluvia, el sol, sino también por sus controles sociales.

Si lo único que le interesa a la política ambiental es amortiguar el descontento de la población ante por la contaminación, con políticas de intereses individuales, que no ven la solución de los problemas de nuestro ambiente social, seguirán siendo un freno a una actitud congruente entre mejorar el medio ambiente social y ejercer normas para mejorarlo.

Para lograrlo se necesita de un valor social esencial que abarque el porqué se ejercen leyes para el bienestar social, y eliminar la presencia de valores de superficialidad circunstancial, sólo así se logrará un verdadero espíritu humano en mejoramiento de su medio ambiente humano.

APÉNDICE A

El instrumento.

En toda investigación por encuestas es importante mostrar la validez del instrumento de recopilación de información. Para ello se muestra los puntajes obtenidos de los reactivos o ítems de la escala de actitudes.

	PUNTAJES DEL GRUPO DE LOS BAJOS		PUNTAJES DEL GRUPO DE LOS ALTOS.	
	Valor de T > 1.75	Prob > .10	Valor de T > 1.75	Prob > .10
1 El uso excesivo del automóvil es la principal causa de la contaminación.	-1.80959	0.0109	-1.6147	0.108
2 Se debe reglamentar que sólo podrán circular en la ciudad vehículos de 10 años a la fecha.	-5.32426	0.000	-5.2707	0.000
3 Las características del transporte público de la ciudad favorece el dejar de usar el automóvil.	-2.46404	0.014	-2.47449	0.014
4 Se debe dejar de usar el automóvil dos días a la semana cuando el índice metropolitano de la calidad del aire se encuentra arriba de 300 puntos.	-4.88472	0.000	-4.79507	0.000
5 Se debe usar otro tipo de combustible para disminuir la contaminación.	-2.95933	0.003	-2.91109	0.042
6 La verificación del automóvil dos veces al año permite que este más al pendiente del automóvil.	-7.46315	0.000	-7.27603	0.000
7 El automovilista acepta dejar de circular un día a la semana por la voluntad de mejorar el medio ambiente.	-5.53076	0.0000	-5.44722	0.000
8 El interés del automovilista de llevar a cabo las medidas anticontaminantes de acuerdo al reglamento es fundamental para evitar el soborno.	-3.61838	0.0004	-3.56144	0.000
9 El compartir el automóvil con vecinos, amigos y familiares debe ser una práctica cotidiana.	-4.58521	0.000	-4.46878	0.000
10 Los señalamientos de tránsito ayudan a una mejor circulación.	-6.62155	0.000	-6.4993	0.000
11 Debido a la comodidad que brinda el automóvil es difícil dejar de usarlo..	-2.63508	0.009	-2.651796	0.008
12 La contaminación por automoviles no afecta la salud.	-2.26135	0.025	-2.26186	0.025

13 Dejar de usar el automóvil un día a la semana no molesta.	-1.99228	0.048	-2.00373	0.046
14 La indiferencia del automovilista hacia las medidas anticontaminantes provoca que no disminuya la contaminación.	-1.86087	0.047	-1.87125	0.063
15 La contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automóvil para que no contamine.	-3.16758	0.001	-3.19580	0.001
16 Usar otro tipo de combustible como sustituyente de la gasolina se requiere de un alto costo para adaptar su uso al coche.	-2.75432	0.006	-2.77421	0.006
17 La aplicación de la medida del "Hoy no circula" ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación .	-5.31850	0.000	-5.26697	0.000
18 El dejar de usar el automóvil un día a la semana es motivado por la multa..	-6.92652	0.000	-7.0575	0.000
19 La colaboración del automovilista no es suficiente para la disminución de la contaminación.	-4.03362	0.000	-4.06776	0.000
20 Las medidas establecidas para el control de la contaminación sólo ha servido como formas para bajar el ingreso del automovilista.	-8.39581	0.000	-8.41939	0.000
21 La ampliación de los ejes viales en la ciudad favorecen la circulación.....	-4.02843	0.000	-3.93266	0.000
22 El convertidor catalítico sólo genera más ganancias a las empresas automotrices.	-3.97885	0.000	-4.01749	0.001
23 La reubicación de las industrias fuera de la ciudad permitirá la salida de muchos automoviles.	-3.63331	0.000	-3.74331	0.000
24 Las medidas establecidas para el control de la contaminación para autos propician que se recurra a la corrupción.	-2.44013	0.015	-2.45138	0.015
25 Con la disminución de automoviles circulando se facilita la rapidez para llegar a los lugares esperados.	-1.79983	0.073	-1.7938	0.074
26 Con las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil.	-5.5496	0.000	-5.63363	0.000

27	La contaminación no disminuye por el privilegio de poder desplazarse con más rapidez en automóvil.	-4.61583	0.006	-4.61354	0.006
28	Desde que pasan por televisión mensajes para la disminución de la contaminación se ha tomado conciencia de ello.	-4.21198	0.047	-4.2125	0.047
29	La información de los índices de contaminación del aire nos permite conocer los niveles de contaminación a que estamos expuestos.	-2.42889	0.016	-2.39009	0.018
30	La verificación del automóvil dos veces al año sólo beneficia a los dueños de los centros de verificación.	-8.14345	0.000	-8.20772	0.000

Nota: Cabe aclarar que son números negativos las pruebas "T" porque son con dos colas.

ENCUESTA DE OPINION

La Universidad Autónoma Metropolitana esta realizando un estudio sobre las medidas para el control de la contaminación ambiental en la ciudad de México. Nos gustaría que colaborará con nosotros. La valiosa información que usted nos proporcione será manejada de manera confidencial. Le suplicamos que conteste si esta de acuerdo o no con una serie de afirmaciones tomando como base la siguiente lista de opciones.

- (TA) TOTALMENTE DE ACUERDO.....(5)
- (DA) DE ACUERDO.....(4)
- (NN) NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO.....(3)
- (ED) EN DESACUERDO.....(2)
- (TD) TOTALMENTE EN DESACUERDO.....(1)

Le rogamos no lo piense mucho.

Marque con una "X" la opción que mejor exprese su punto de vista.

Por ejemplo:

La principal fuente de la contaminación en la ciudad son los automoviles

(TA)	(DA)	(NN)	(ED)	(TD)
(5)	(4)	(3)	(2)	(1)

Respuesta-----

	(TA)	(DA)	(NN)	(ED)	(TD)	
1 El uso excesivo del automóvil es la principal causa de la contaminación....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
2 Se debe reglamentar que sólo podrán circular en la ciudad vehículos de 10 años a la fecha.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
3 Las características del transporte público de la ciudad favorece el dejar de usar el automóvil.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
4 Se debe dejar de usar el automóvil dos días a la semana cuando el índice metropolitano de la calidad del aire se encuentra arriba de 300 puntos....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
5 Se debe usar otro tipo de combustible para disminuir la contaminación....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
6 La verificación del automóvil dos veces al año permite que este más al pendiente del automóvil.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
7 El automovilista acepta dejar de circular un día a la semana por la voluntad de mejorar el medio ambiente.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
8 El interés del automovilista de llevar a cabo las medidas anticontaminantes de acuerdo al reglamento es fundamental para evitar el soborno.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
9 El compartir el automóvil con vecinos, amigos y familiares debe ser una práctica cotidiana.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
10 Los señalamientos de tránsito ayudan a una mejor circulación.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
11 Debido a la comodidad que brinda el automóvil es difícil dejar de usarlo..	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
12 La contaminación por automoviles no afecta la salud.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
13 Dejar de usar el automóvil un día a la semana no molesta.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
14 La indiferencia del automovilista hacia las medidas anticontaminantes provoca que no disminuya la contaminación.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__
15 La contaminación no baja porque sólo se ha considerado el buen funcionamiento del automóvil para que no contamine.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	__

(TA) TOTALMENTE DE ACUERDO.....5
 (DA) DE ACUERDO.....4
 (IND) NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO.....3
 (ED) EN DESACUERDO.....2
 (TD) TOTALMENTE EN DESACUERDO.....1

	(TA)	(DA)	(NN)	(ED)	(TD)
16 Usar otro tipo de combustible como sustituyente de la gasolina se requiere de un alto costo para adaptar su uso al coche.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
17 La aplicación de la medida del "Hoy no circula" ha sido efectiva en cuanto a la baja de la contaminación	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
18 El dejar de usar el automóvil un día a la semana es motivado por la multa..	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
19 La colaboración del automovilista no es suficiente para la disminución de la contaminación.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
20 Las medidas establecidas para el control de la contaminación sólo ha servido como formas para bajar el ingreso del automovilista.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
21 La ampliación de los ejes viales en la ciudad favorecen la circulación.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
22 El convertidor catalítico sólo genera más ganancias a las empresas automotrices.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
23 La reubicación de las industrias fuera de la ciudad permitirá la salida de muchos automoviles.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
24 Las medidas establecidas para el control de la contaminación para autos propician que se recurra a la corrupción.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
25 Con la disminución de automoviles circulando se facilita la rapidez para llegar a los lugares esperados.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
26 Con las medidas para el control de la contaminación el gobierno sólo reprime el uso del automóvil.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
27 La contaminación no disminuye por el privilegio de poder desplazarse con más rapidez en automóvil.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
28 Desde que pasan por televisión mensajes para la disminución de la contaminación se ha tomado conciencia de ello.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
29 La información de los índices de contaminación del aire nos permite conocer los niveles de contaminación a que estamos expuestos.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __
30 La verificación del automóvil dos veces al año sólo beneficia a los dueños de los centros de verificación.....	(5)	(4)	(3)	(2)	(1) __

INSTRUCCIONES: ANOTE SU RESPUESTA DENTRO DEL PARENTESIS:

El día que no circula su automóvil, cómo se transporta?:

- a) En otro automóvil ()
- b) En transporte Público ()
- c) No sale ()

En qué transporte Público viaja ? (Si viaja en varios marque sus respuestas)

- a) Camión de la R 100 ()
- b) Microbus - Combi ()
- c) Taxi ()
- d) Trolebus ()
- e) Metro ()
- e) Otro: _____ ()

El servicio que da el transporte público es:

- a) Muy bueno ()
- b) Bueno ()
- c) Regular ()
- d) Malo ()
- e) Muy malo ()

Qué tan suficiente es el transporte Público?:

- a) Totalmente suficiente ()
- b) Suficiente ()
- c) Ni suficiente ni insuficiente ()
- d) Insuficiente ()
- e) Totalmente insuficiente ()

Cuántas veces afina su automóvil?:

- a) Cada 2 meses ()
- b) Cada 3 meses ()
- c) Cada 6 meses ()
- d) Cada 8 meses ()
- e) Cada año ()

Cuántos días deja de usar su automóvil en una semana:

- a) 1 día ()
- b) 2 días ()
- c) 3 días o más ()
- d) Ningún día ()

En qué forma calienta su automóvil?:

- a) Sin moverlo ()
- b) Caminando ()

Para qué usa la bicicleta?:

- a) El trabajo ()
- b) El deporte ()
- c) Divertirse ()
- d) No usa ()
- e) Otro: _____ ()

El uso del automóvil se vuelve una necesidad

Si () No ()

Usted qué opina de las medidas establecidas para el control de contaminación emitida por automoviles ?

*****SOLO PARA PROPOSITOS DE CLASIFICACION ANOTE LOS SIGUIENTES DATOS*****

EDAD: _____

SEXO: MASCULINO.....(1)

FEMENINO.....(2)

OCCUPACION Y/O ACTIVIDAD QUE REALIZA: _____

INGRESO PROMEDIO MENSUAL: _____

TANQUES CONSUMIDOS A LA SEMANA: _____

DE CUANTOS CILINDROS ES SU AUTOMÓVIL?: 4 CILINDROS.....(1)

6 CILINDROS.....(2)

8 CILINDROS.....(3)

QUE MODELO ES SU AUTOMÓVIL?: _____

*****POR SU COLABORACION LE DAMOS LAS GRACIAS*****

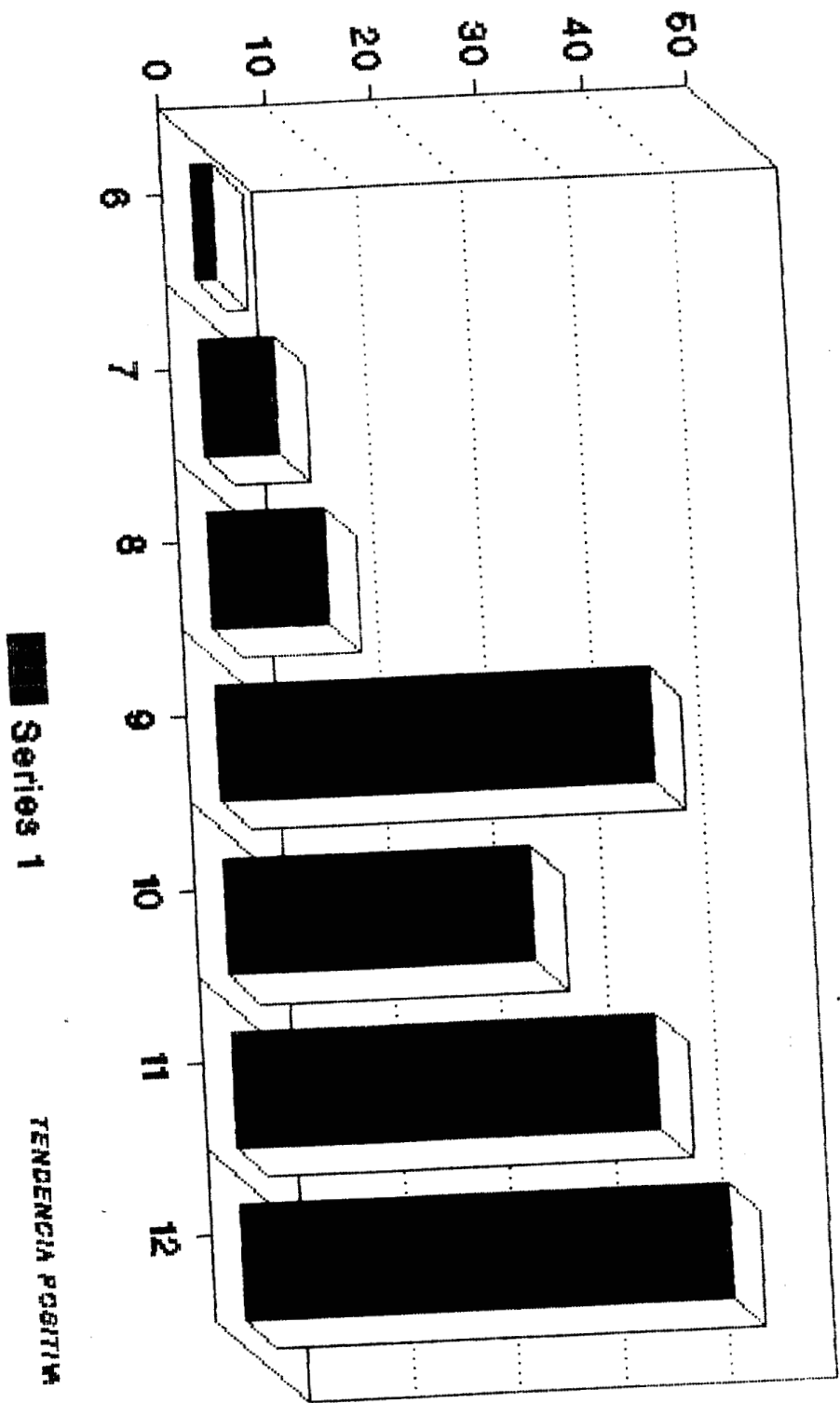
(FAVOR DE NO ESCRIBIR)

APLICO: _____ LUGAR DE APLICACION: _____

FECHA: _____ HORA: _____ SEÑALAMIENTO: _____

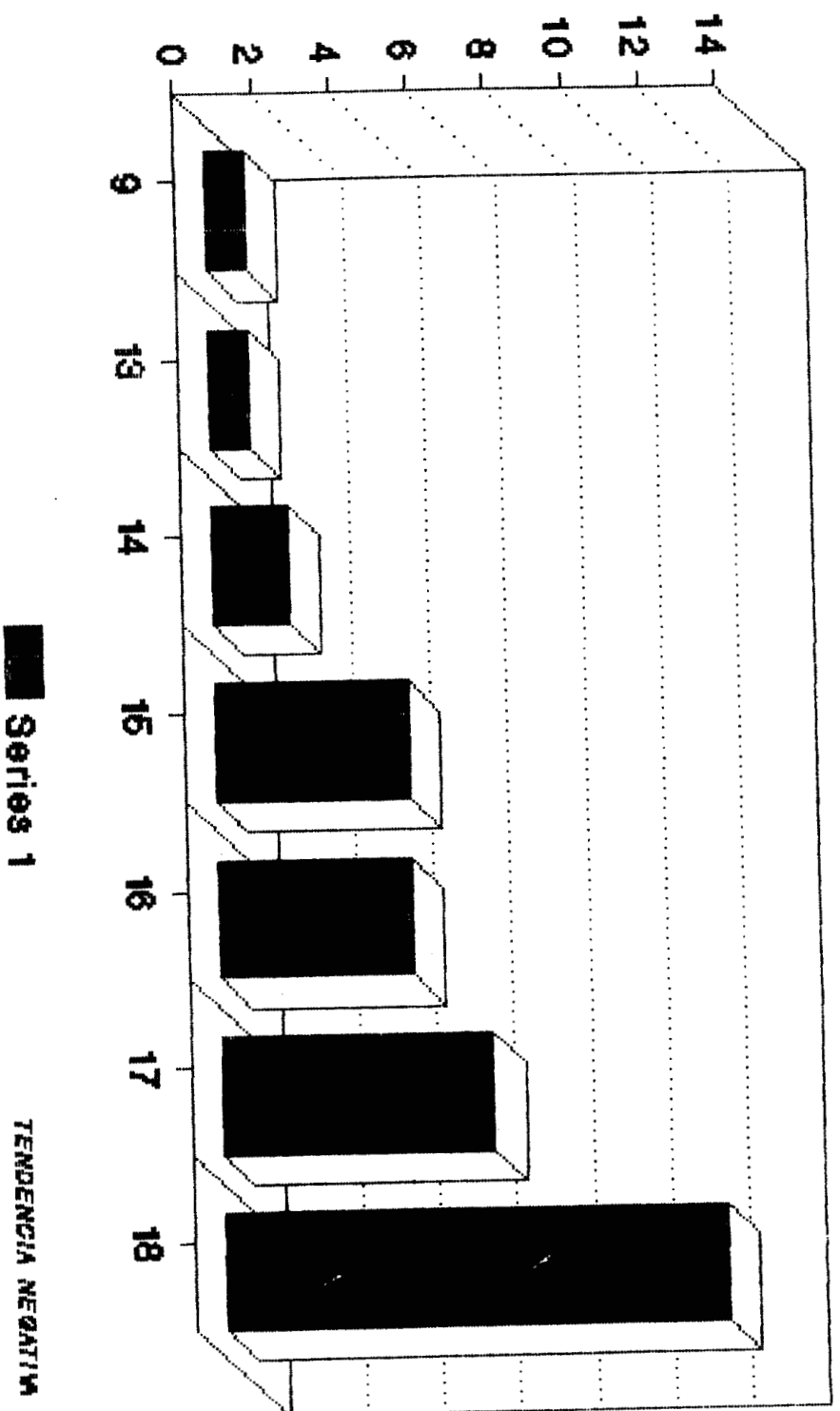
OBSERVACIONES:

ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA SOBRE EL USO DEL AUTOMOVIL



EN LA CIUDAD DE MEXICO.

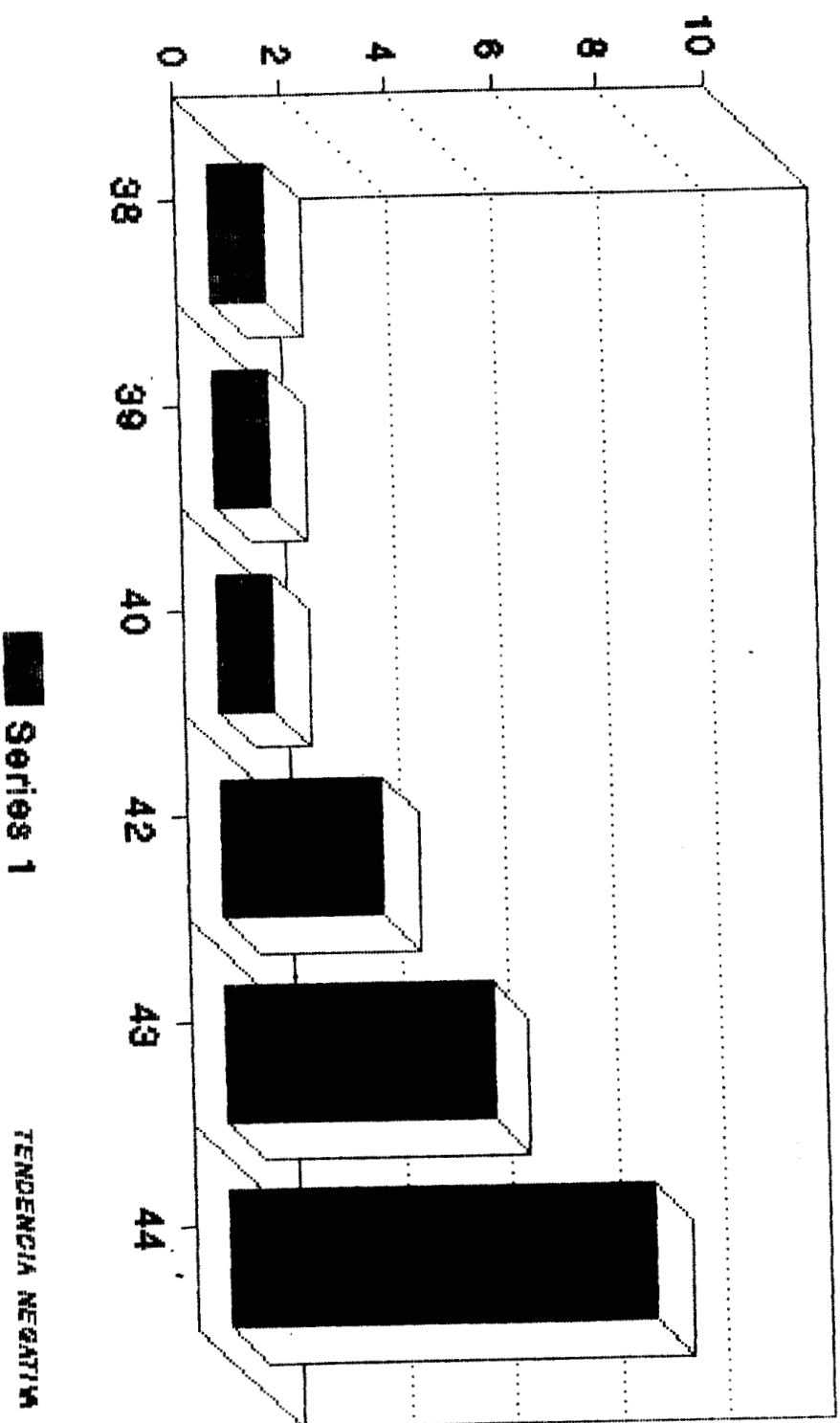
ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA SOBRE LA NORMATIVIDAD



EN LA CIUDAD DE MEXICO.

ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA SOBRE LA FUNCIONALIDAD

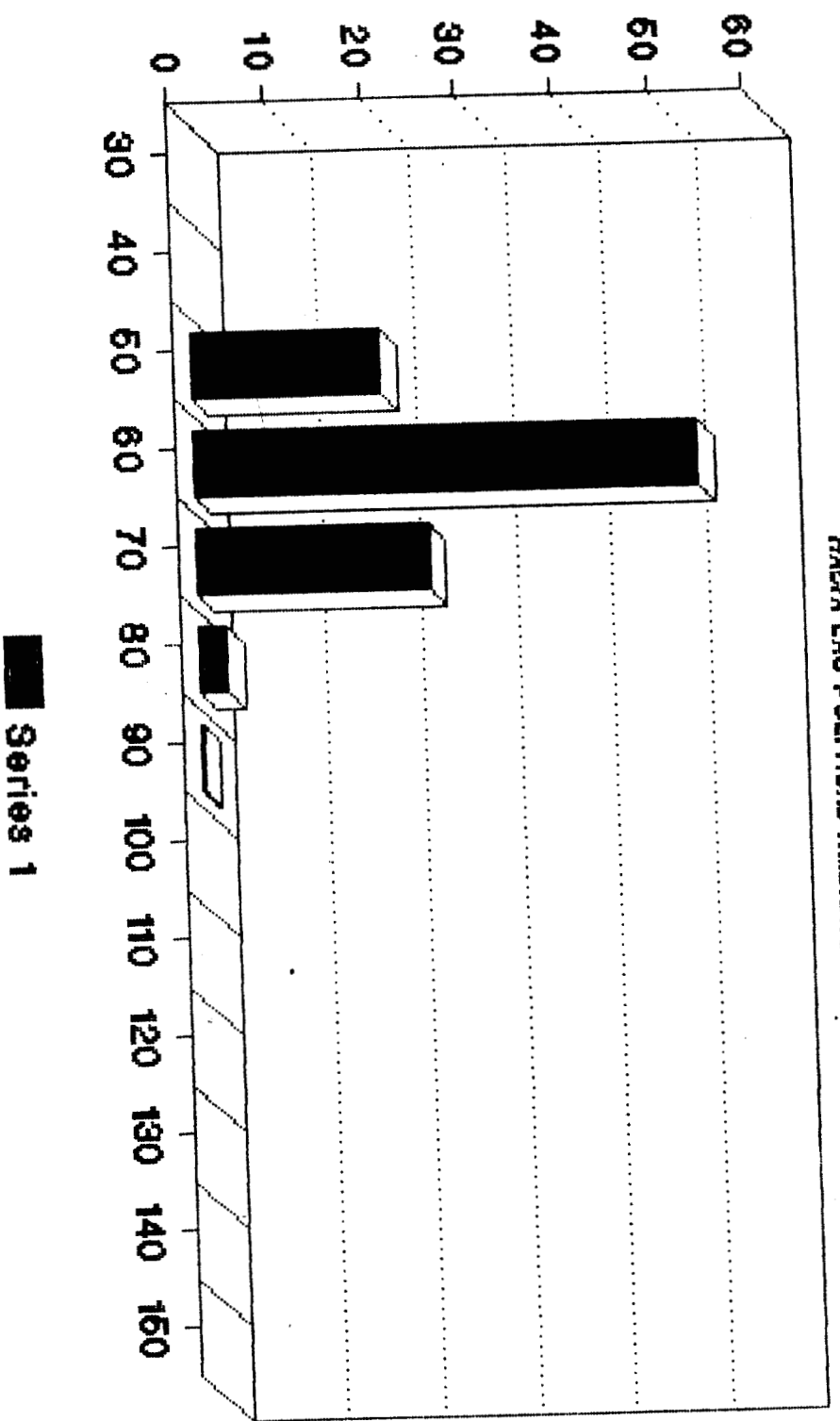
DE LA NORMATIVIDAD



EN LA CIUDAD DE MEXICO.

ACTITUD GENERAL DEL SECTOR AUTOMOVILISTICO

HACIA LAS POLITICAS AMBIENTALES



EN LA CIUDAD DE MEXICO

APÉNDICE B

CORRELACION

La correlación de las áreas que abarca la escala tipo likert sólo es prueba de que su actitud del automovilista en general hacia las políticas ambientales se relaciona con el uso del automóvil aunque con un coeficiente bajo es significativo, las políticas y su práctica. Es decir, su normatividad y su funcionamiento.

CORRELACIONES.

	USD DEL AUTOMOVIL.	POLITICAS	PRACTICAS
ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA	0.4975	0.7042	0.6655

Las cuales indiscutiblemente se observa que la actitud del automovilista se relaciona directamente con las políticas ambientales sobre el uso del automóvil.

Así para cuando se tenían estos datos, se identificaron factores que los reactivos de la escala trataba, que se relacionaban con las áreas que abarcaba, emprendiendo a analizar las demás correlaciones en su actitud en general hacia las políticas ambientales. Se observo lo siguiente:

CORRELACIONES

	VIALIDAD	COMUNIC	AFECTO	SERVICIO
ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA	0.3195*	0.1180	0.4108*	0.1145
	• SUFICIENTE	AFINACION	DESCANSO	EDAD
ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA	0.1377*	-0.1242	0.0972	-0.1214
	INGRESO	MODELO	EMPLEO	
ACTITUD DEL AUTOMOVILISTA	-0.1275*	0.0307	0.1216	

Indiscutiblemente que su actitud general del automovilista no se relaciona con ninguna de estas áreas, pero logramos ver que en los resultados de los reactivos de la escala y los factores que trataban se relacionaban con las correlaciones más altas de las áreas anteriores. Para lo cual sólo son reafirmaciones del análisis que se realizó sobre las actitudes presentes en la normatividad sobre el uso del automóvil.

-----REGRESSION ANALYSIS-----

ate/Time 12-01-1993 00:00:16
ata Base Name A:encuesta
escription Data base created at 14:43:13 on 10-31-1993

Descriptive Statistics

column	Mean	Standard Deviation
SOAUTO	16.81	3.655833
OLITIC	26.37	4.598942
RACTICA	21.14667	3.206153
SPACIO	16.39667	2.552326
INFECTO	11.02333	2.7595
OMUNIC	7.976667	1.747274
SERVICIO	2.813333	.8723678
UFICIEN	2.963333	.9687365
FINA	2.62	.8512827
DESCANSO	1.65	.7764295
DAD	31.06667	9.814444
EMPLER	3.063333	1.900358
INGRESO	2252.427	1593.381
ODELO	85.66	6.048112
PUNTACT	65.74	6.947418

Correlations

	USDAUTO	POLITIC	PRACTICA	ESPACIO	AFECTO	COMUNIC
SOAUTO	1.0000	0.1436	0.2857	-0.0245	0.2345	-0.1222
OLITIC	0.1436	1.0000	0.5021	0.3154	0.0041	0.1505
RACTICA	0.2857	0.5021	1.0000	0.0938	0.2563	-0.0322
SPACIO	-0.0245	0.3154	0.0938	1.0000	-0.1946	0.3283
FECTO	0.2345	0.0041	0.2563	-0.1946	1.0000	-0.1275
OMUNIC	-0.1222	0.1505	-0.0322	0.3283	-0.1275	1.0000
ERVICIO	0.0255	0.1440	0.0158	0.1686	-0.1204	0.1068
UFICIEN	0.0377	0.1202	0.0523	0.1899	-0.1398	0.1358
FINA	-0.1802	-0.0528	-0.1756	0.0989	-0.1571	0.0705
ESCANSO	0.0861	0.0092	0.0865	-0.0023	0.1100	-0.0159
DAD	-0.0771	-0.1041	-0.0970	0.1417	-0.1360	0.0990
MPLEO	0.0576	0.1255	0.0682	0.2168	-0.0150	0.0589
NGRESO	-0.0117	-0.1319	-0.0147	-0.0914	0.0712	-0.0615
ODELO	-0.0783	0.1106	0.0102	0.0436	-0.0326	0.0394
UNTACT	0.4975	0.7042	0.6655	0.3195	0.4108	0.1180

Correlations

	SERVICIO	SUFICIEN	AFINA	DESCANSO	EDAD	EMPLERO
BOAUTO	0.0255	0.0377	-0.1802	0.0861	-0.0771	0.0576
OLITIC	0.1440	0.1202	-0.0528	0.0092	-0.1041	0.1255
RACTICA	0.0158	0.0523	-0.1756	0.0865	-0.0970	0.0682
SPACIO	0.1686	0.1899	0.0989	-0.0023	0.1417	0.2168
PECTO	-0.1204	-0.1398	-0.1571	0.1100	-0.1360	-0.0150
JMUNIC	0.1068	0.1358	0.0705	-0.0159	0.0990	0.0589
ERVICIO	1.0000	0.4866	0.0888	-0.0030	-0.0126	0.1040
UFICIEN	0.4866	1.0000	-0.0494	0.0096	-0.0121	0.2338
FINA	0.0888	-0.0494	1.0000	-0.0703	0.0647	-0.1215
ESCANSO	-0.0030	0.0096	-0.0703	1.0000	-0.0891	0.1669
DAD	-0.0126	-0.0121	0.0647	-0.0891	1.0000	-0.0718
MPLERO	0.1040	0.2338	-0.1215	0.1669	-0.0718	1.0000
NGRESO	-0.2400	-0.1993	-0.0466	-0.1177	0.1978	-0.1950
ODELO	0.0405	0.0578	0.0346	-0.1650	0.0057	0.0738
UNTACT	0.1145	0.1377	-0.1242	0.0972	-0.1214	0.1216

Correlations

	INGRESO	MODELO	PUNTAJES
SOAUTO	-0.0117	-0.0783	0.4975
OLITIC	-0.1319	0.1106	0.7042
RACTICA	-0.0147	0.0102	0.6655
SPACIO	-0.0914	0.0436	0.3195
PECTO	0.0712	-0.0326	0.4108
OMUNIC	-0.0615	0.0394	0.1180
SERVICIO	-0.2400	0.0405	0.1145
UFICIEN	-0.1993	0.0578	0.1377
FINA	-0.0466	0.0346	-0.1242
DESCANSO	-0.1177	-0.1650	0.0972
EDAD	0.1978	0.0057	-0.1214
EMPLEO	-0.1950	0.0738	0.1216
INGRESO	1.0000	0.2695	-0.1275
MODELO	0.2695	1.0000	0.0307
PUNTAJES	-0.1275	0.0307	1.0000

APÉNDICE C

REGRESIÓN

Pero de acuerdo con el modelo de regresión sólo se confirma el análisis sobre las actitudes hacia las políticas ambientales.

Para ello se llevo a cabo la prueba de regresión del modelo de regresión.

H_0 : No hay regresión en el modelo Puntact sobre las variables usoauto, politic, práctic, espacio, afecto, comunic, servicio, suficien, afina, descanso, edad, empleo, ingreso y modelo.

H_a : Si hay regresión en el modelo puntact sobre las variables usoauto, politic, práctic, espacio, afecto, comunic, servicio, suficien, afina, descanso, edad, empleo, ingreso y modelo.

En donde la ecuación de regresión es la siguiente:

$$\begin{aligned} \text{PUNACT} = & (.4181954) + (.5662593) \text{USOAUTO} + (.680669) \text{POLITIC} + (.5485147) \\ & \text{PRACTIC} + (.5307906) \text{ESPACIO} + (.8400486) \text{AFECTD} + (.248703) \text{COMUNIC} - (.02571191) \\ & \text{SERVICIO} + (.4169535) \text{SUFICIEN} + (.1875282) \text{AFINA} + (.1143242) \text{DESCANSO} \\ & - (.0041297) \text{EDAD} - (.1336715) \text{EMPLED} - (.000264638) \text{INGRESO} + (.2139783) \text{MODELO}. \end{aligned}$$

Con el 95% de confianza $\alpha = 0.005$

Base de rechazo: $\hat{\alpha} = P [F > F_c]$

Rechazar H_0 si $\hat{\alpha}$ es menor que α

$$\begin{aligned} \alpha &= 0.05 \\ \hat{\alpha} &= 0.000 \end{aligned}$$

Comprobación
 $\hat{\alpha} < \alpha$

Conclusión: Con 0.05 de significación se rechaza la H_0 , hay evidencia estadísticamente significativa que nos demuestra que por lo menos una variable sirve para explicar el comportamiento de la variable (puntact), o actitud, es decir, hay regresión.

Para la cual se realizo pruebas parciales a cada variable en el modelo, donde las variables que auxilian en explicar el comportamiento de la variable Puntac, es decir la actitud general hacia las políticas ambientales son las siguientes.

USO DEL AUTOMOVIL.

Ho: en el modelo de regresión, la variable usuauto no ayuda a explicar la respuesta de la variable Puntact.

Ha: en el modelo de rgresión, la variable usuato si ayuda a explicar la respuesta de la variable Puntact

Con 95% de confianza $\alpha=0.05$

Base de rechazo: $\hat{Q} < \alpha$

Rechazar Ho si es menor que

$\alpha=0.05$
 $\hat{Q}=0.000$

Comprobación
 $\hat{Q} < \alpha$

Conclusión: la variable usoauto si auxilia en explicar el comportamiento de la variable Puntact.

POLITICAS O NORMAS .

Ho: en el modelo de regresión, la variable politic no ayuda a explicar la respuesta de la variable Puntact.

Ha. en el modelo de regresión, la variable Politic si ayuda a explicar la respuesta de la variable Puntact.

Base de rechazo: $\hat{Q} < \alpha$

$\alpha=0.05$
 $\hat{Q}=0.000$

Comprobación
 $\hat{Q} < \alpha$

Conclusión: la variable politic si auxilia en explicar el comportamiento de la variable Puntact.

PRACTICA O FUNCIONAMIENTO DE LA NORMATIVIDAD.

Ho: en el modelo de regresión, la variable práctica no ayuda e explicar la respuesta de la variable Puntact.

Ha: en el modelo de regresión, la variable práctica si ayuda a explicar la respuesta de la variable Puntact.

Base de rechazo: $\hat{Q} < \alpha$

$\alpha=0.05$
 $\hat{Q}=0.00$

comprobación
 $\hat{Q} < \alpha$

Conclusión: La variable práctica se auxilia en explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Conclusión: la variable comunic si auxilia a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

SUFICIENCIA EN EL TRANSPORTE PUBLICO.

Ho: en el modelo de regresión la variable suficien no ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Ha: en el modelo de regresión la variable suficien si ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Base de rechazo: $2 < \alpha$

$$\alpha = 0.05$$

$$2 = 0.03$$

comprobación

$$2 < \alpha$$

Conclusión: La variable suficien si auxilia a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

INGRESO DEL AUTOMOVILISTA.

Ho: en el modelo de regresión la variable ingreso no ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Ha: en el modelo de regresión la variable ingreso si ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Base de rechazo: $2 < \alpha$

$$\alpha = 0.05$$

$$2 = 0.02$$

Comprobación

$$2 < \alpha$$

Conclusión: la variable ingreso si auxilia a la explicación del comportamiento de la variable Puntact.

Así fue como se probó que los factores en las actitudes del automovilistas hacia las políticas ambientales, no sólo se relacionaban sino que de ellos depende su actitud. Por tal razón sólo se mostraron aquellos que estadísticamente probaban para explicar la actitud. Sin embargo es pertinente aclarar que la prueba se realizó a todo el modelo de regresión sin incluirlo se visualiza en la corrida anexada por el paquete estadístico utilizado.

Después de este análisis, es conveniente aclarar que se realizó en conjunto con las preguntas cerradas y la abierta.

Hasta aquí estadísticamente se comprueba que el uso del automóvil, la normatividad y su funcionamiento son evidentemente factores en su actitud general hacia las políticas ambientales.

Las siguientes pruebas parciales son factores dentro de las actitudes del automovilistas, los cuales reafirman su importancia en la explicación de su actitud.

VIALIDAD.

Ho: en el modelo de regresión, la variable espacio no ayuda a explicar la respuesta de la variable Puntact.

Ha: En el modelo de regresión, la variable espacio si ayuda a explicar la variable Puntact.

Base de rechazo

$$2 < \alpha$$

$$\alpha = 0.05$$
$$\alpha = 0.00$$

Comprobación

$$2 < \alpha$$

Conclusión: La variable espacio si ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

AFECTO.

Ho: en el modelo de regresión la variable afecto no ayuda a explicar la variable Puntact.

Ha. en el modelo de regresión la variable afecta si ayuda a explicar la variable Puntact.

Base de rechazo

$$2 < \alpha$$

$$\alpha = 0.05$$
$$\alpha = 0.00$$

comprobación

$$2 < \alpha$$

Conclusión: la variable afecto si auxilia a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

INFORMACIÓN.

Ho: en el modelo de regresión la variable comunic no ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Ha. en el modelo de regresión la variable comunic si ayuda a explicar el comportamiento de la variable Puntact.

Base de rechazo

$$2 < \alpha$$

$$\alpha = 0.05$$
$$\alpha = 0.01$$

Comprobación

$$2 < \alpha$$

-----REGRESSION ANALYSIS-----

Date/Time 12-01-1993 00:00:20
 Data Base Name A:encuesta
 Description Data base created at 14:43:13 on 10-31-1993

Estimated Beta Results

The Regression Equation is

$$\text{CONTACT} = (4.181954) + (.5662593)\text{USDAUTO} + (.6806691)\text{POLITIC} + (.5485147)\text{PRACTICA} + (.5307906)\text{ESPACIO} + (.8400486)\text{AFECTO} + (.248703)\text{COMUNIC} - (.02571191)\text{SERVICIO} + (.4169535)\text{SUFICIEN} + (.1875282)\text{AFINA} + (.1143242)\text{DESCANSO} - (.0041297)\text{EDAD} - (.1336715)\text{EMPLEO} - (.000264638)\text{INGRESO} + (.02139783)\text{MODELO}$$

Name of Model Term	Estimated Beta	Standard Error	T.S. t	Two-Tailed p-value
Intercept	4.181954	3.027196	1.38	0.1671
USDAUTO	.5662593	.4689E-01	12.08	0.0000
POLITIC	.6806691	.4351E-01	15.65	0.0000
PRACTICA	.5485147	.6179E-01	8.88	0.0000
ESPACIO	.5307906	.7258E-01	7.31	0.0000
AFECTO	.8400486	.6343E-01	13.24	0.0000
COMUNIC	.248703	.9797E-01	2.54	0.0111
SERVICIO	-.257E-01	.2145878	-0.12	0.9046
SUFICIEN	.4169535	.1955838	2.13	0.0330
AFINA	.1875282	.1968189	0.95	0.3407
DESCANSO	.1143242	.2131121	0.54	0.5916
EDAD	-.0041297	.1712E-01	-0.24	0.8093
EMPLEO	-.1336715	.9136E-01	-1.46	0.1434
INGRESO	-.264E-03	.1136E-03	-2.32	0.0201
MODELO	.2140E-01	.2851E-01	0.75	0.4530

Note that n = 300 and df error = 285

AOV TABLE Results

The Regression Equation is

$$\text{CONTACT} = (4.181954) + (.5662593)\text{USDAUTO} + (.6806691)\text{POLITIC} + (.5485147)\text{PRACTICA} + (.5307906)\text{ESPACIO} + (.8400486)\text{AFECTO} + (.248703)\text{COMUNIC} - (.02571191)\text{SERVICIO} + (.4169535)\text{SUFICIEN} + (.1875282)\text{AFINA} + (.1143242)\text{DESCANSO} - (.0041297)\text{EDAD} - (.1336715)\text{EMPLEO} - (.000264638)\text{INGRESO} + (.02139783)\text{MODELO}$$

Analysis of Variance Table:

SOURCE	DF	Sums of Squares	Mean Square	F-Ratio	p-value
Regression	14	12286.61	877.6151	116.60	0.000
Error	285	2145.11	7.526701		
Total(adj)	299	14431.72			

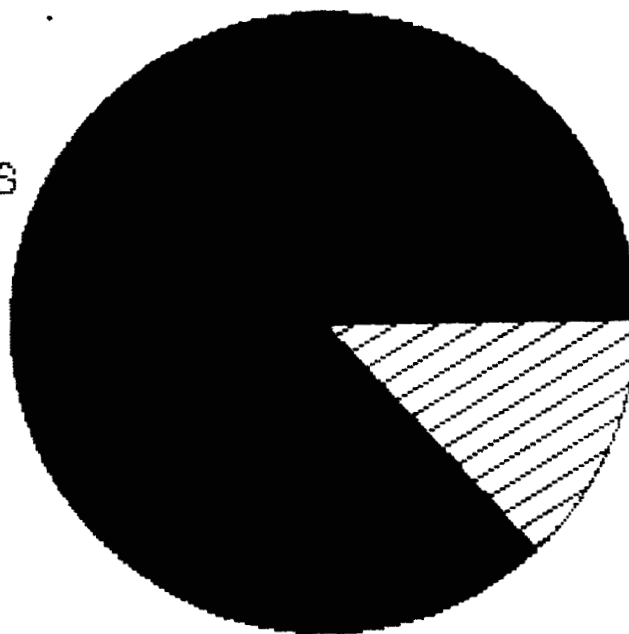
F = 2.743483 R-squared = 0.8514 R-sq(adj) = 0.8441

Mean of Dependent Variable = 65.74 where n = 300

APÉNDICE D

CLASIFICACION SEGUN SEXO

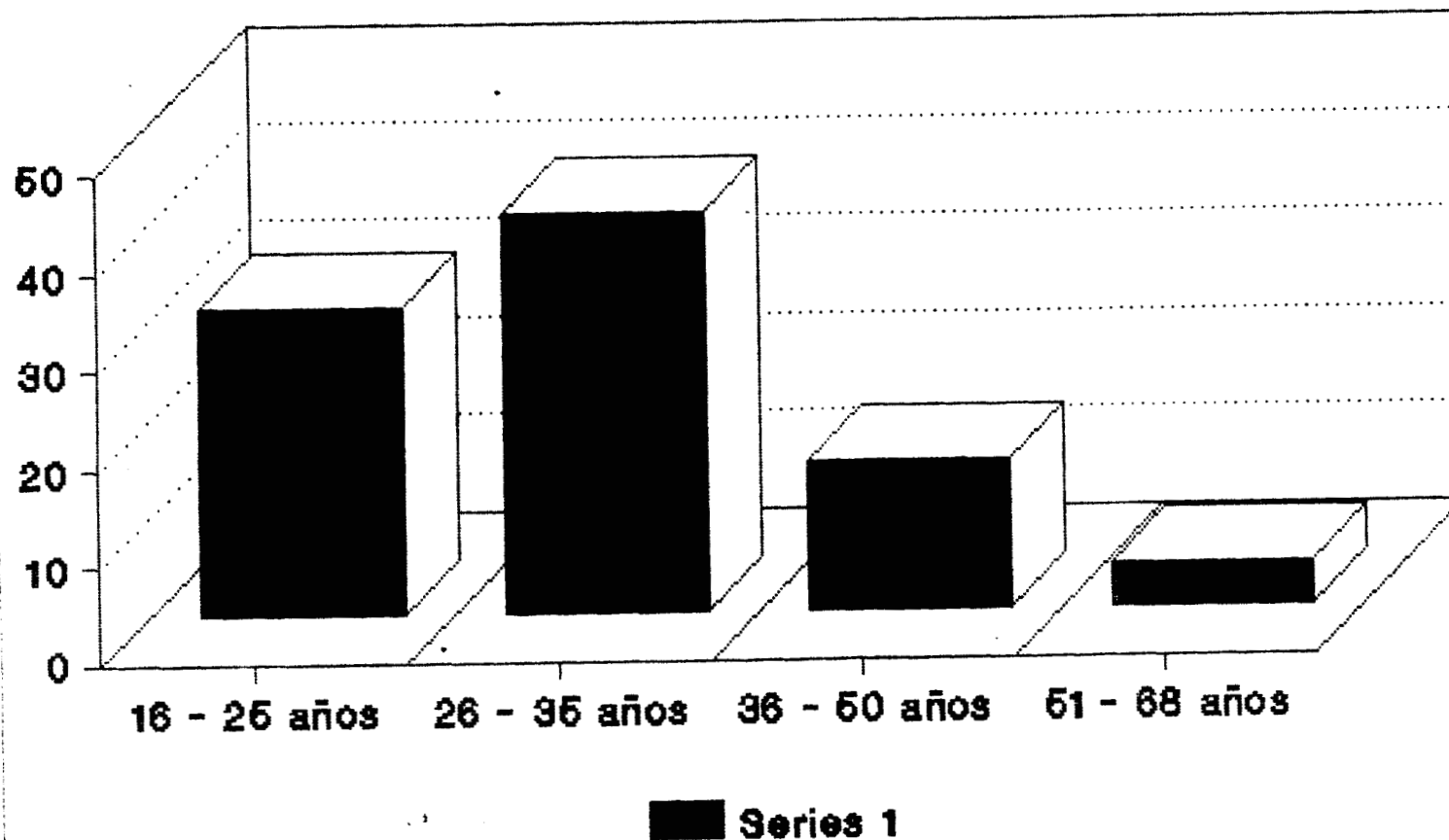
HOMBRES
88.7



MUJERES
13.3

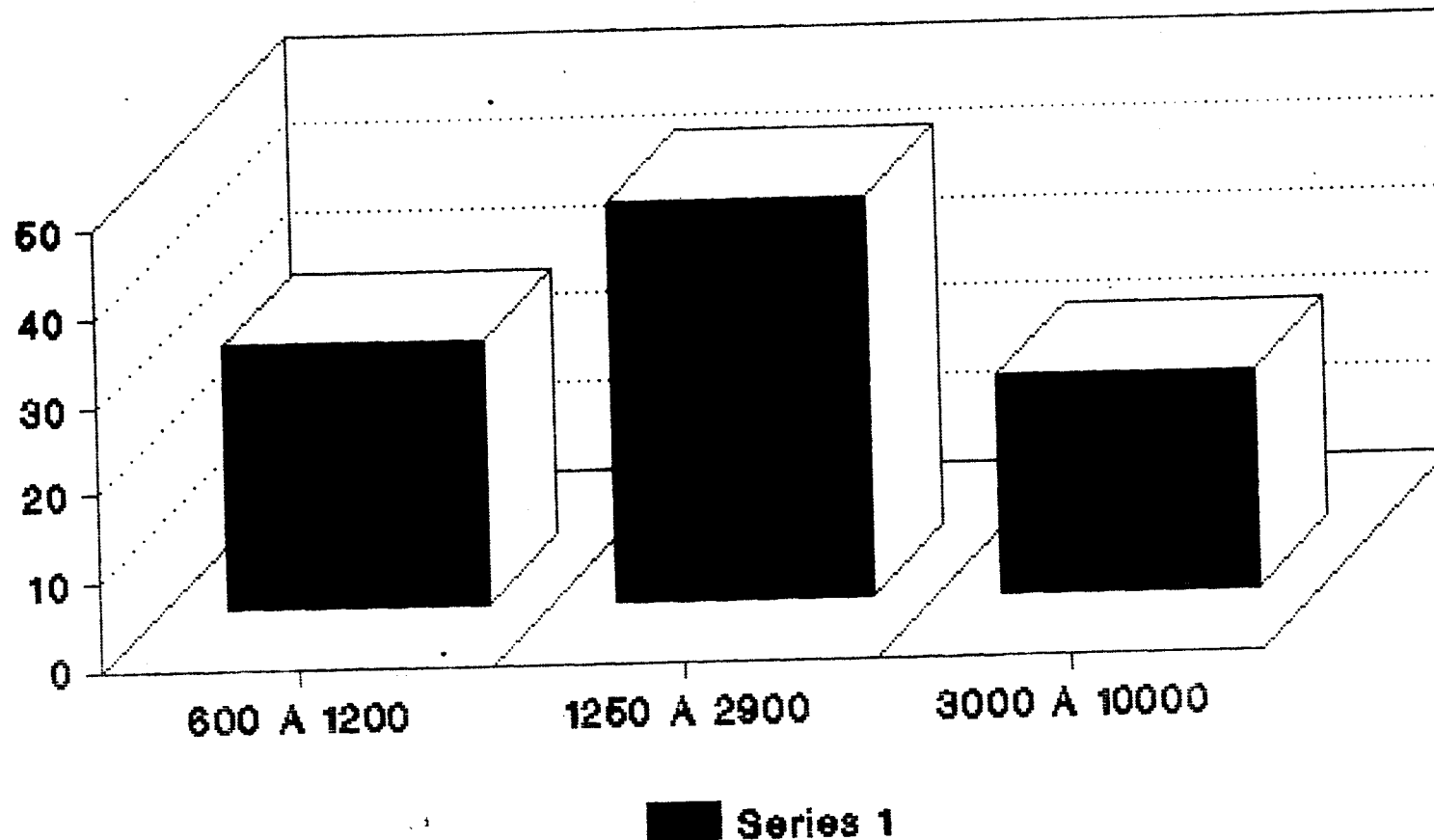
EN LA CIUDAD DE MEXICO

CLASIFICACION POR EDAD DE LOS AUTOMOVILISTAS



EN LA CIUDAD DE MEXICO

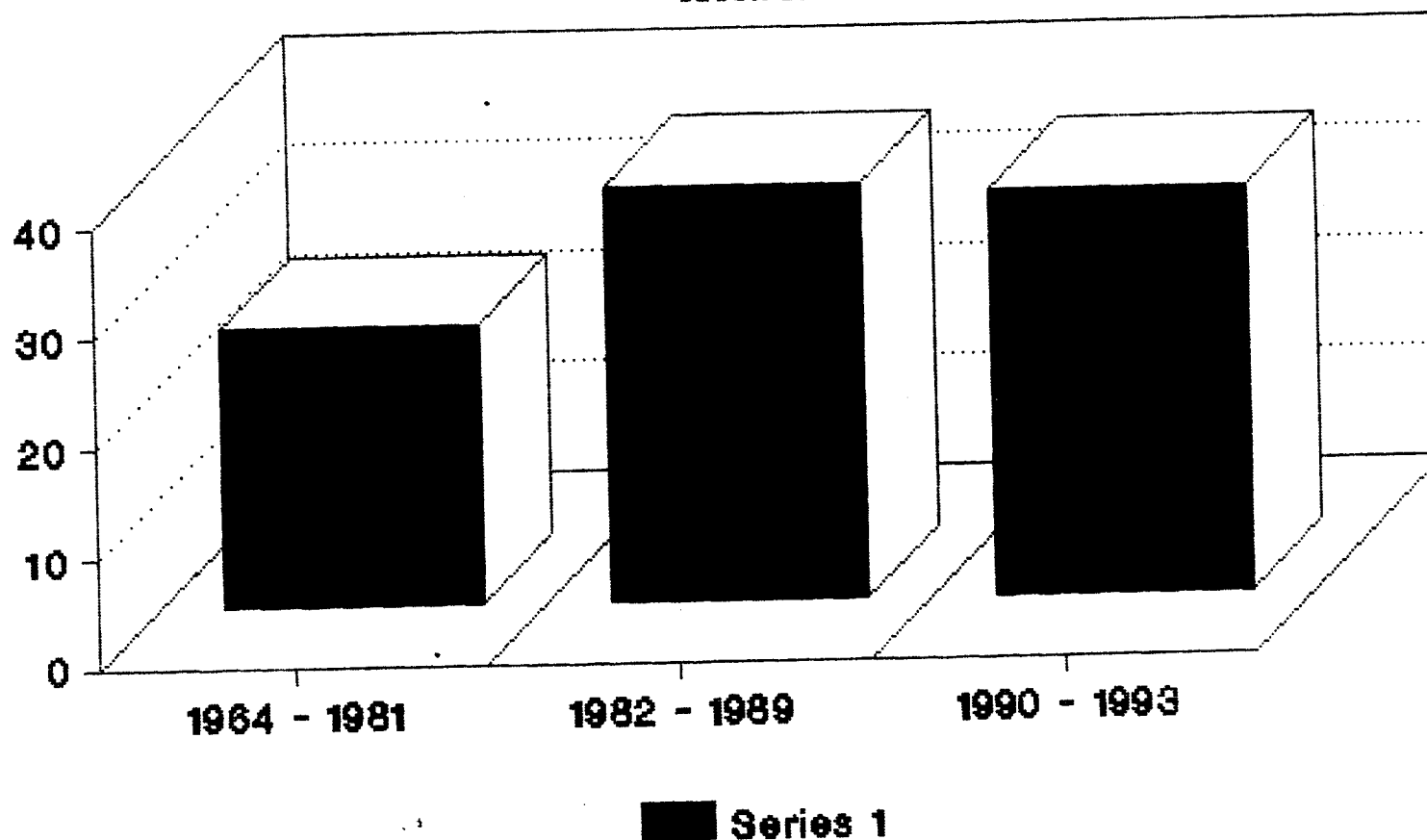
CLASIFICACION POR INGRESO DEL AUTOMOVILISTA



EN LA CIUDAD DE MEXICO

CLASIFICACION POR MODELO DEL AUTOMOVIL

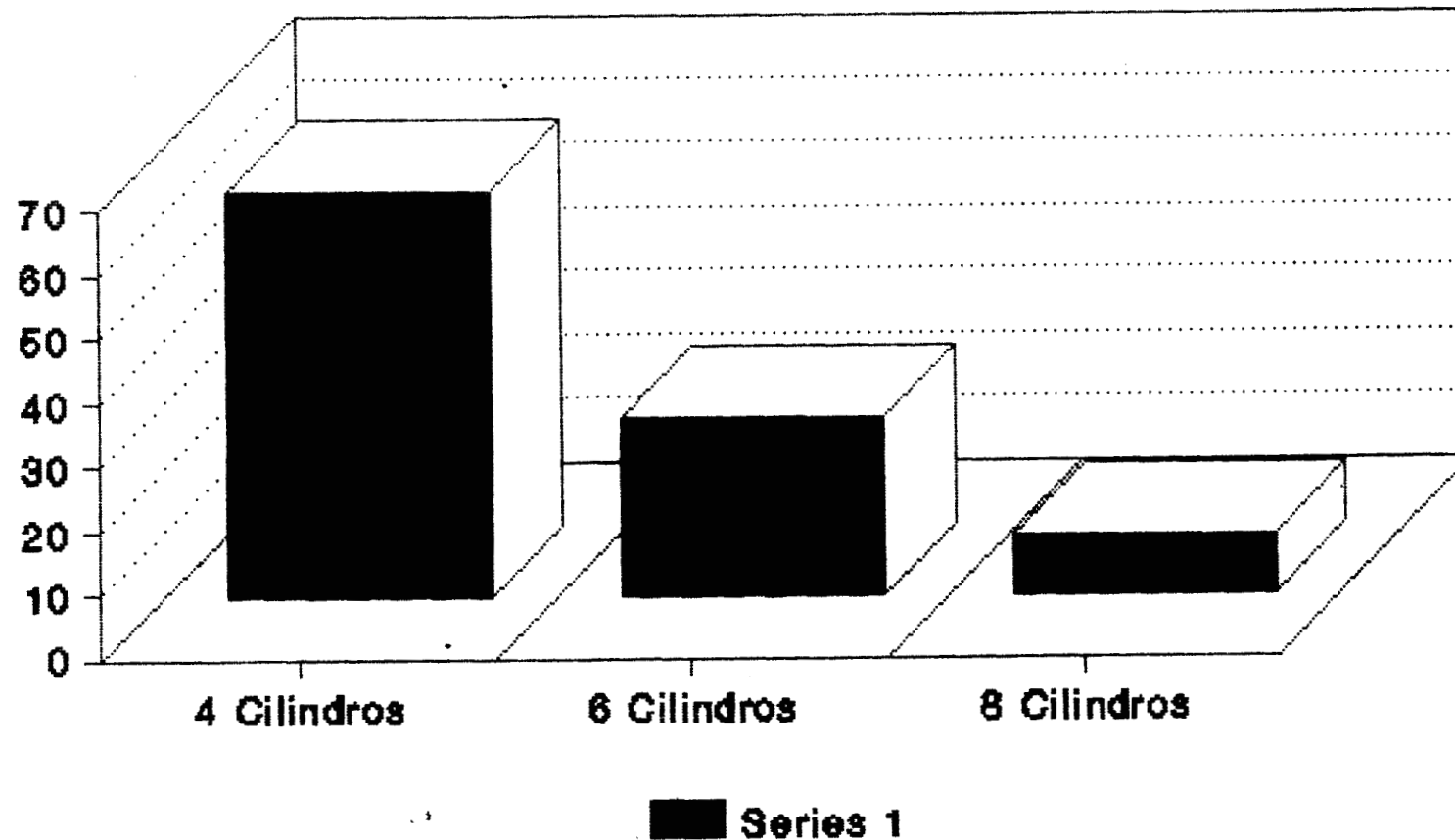
SEGUN USUARIO



EN LA CIUDAD DE MEXICO

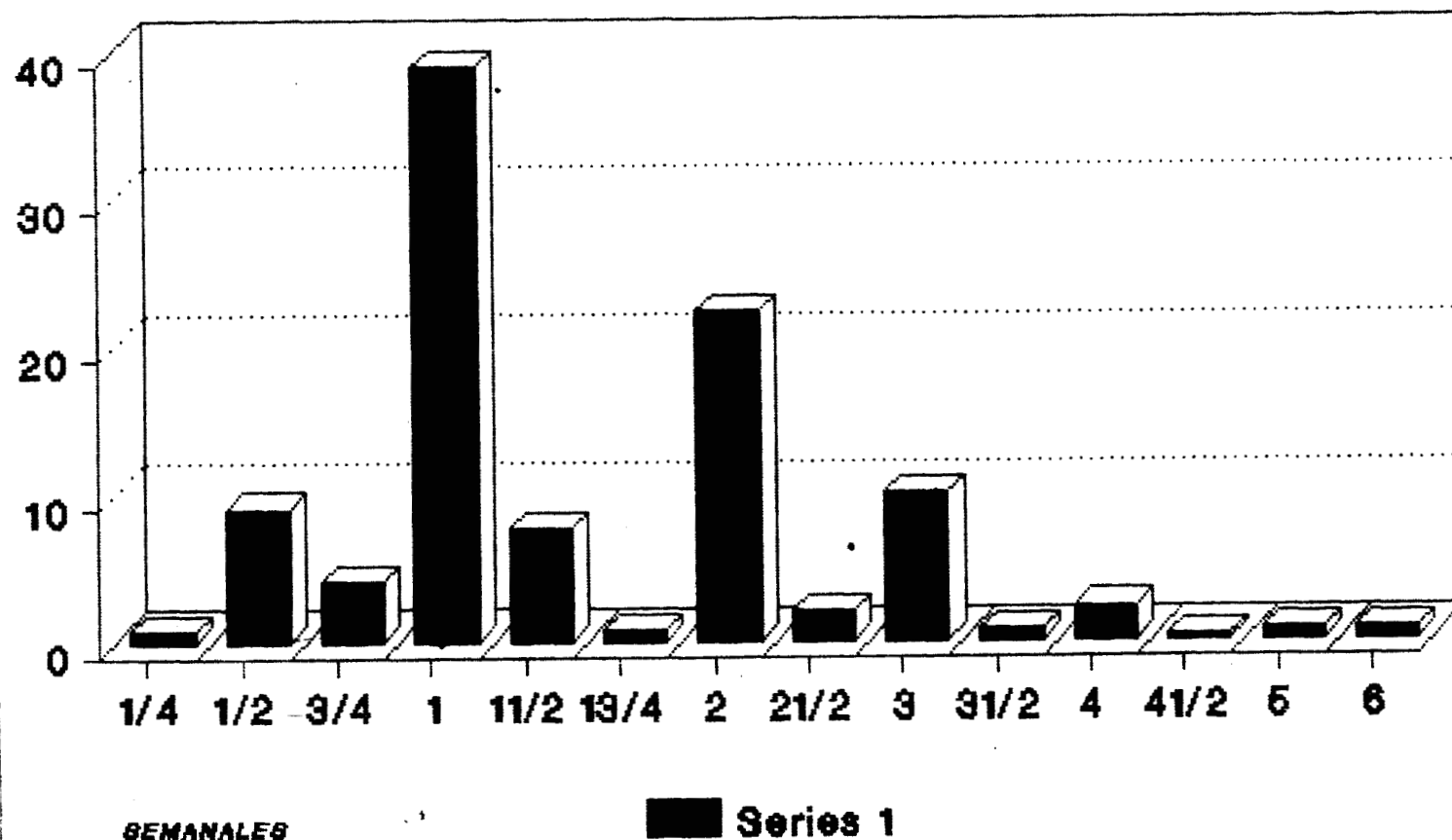
CLASIFICACION POR CILINDRO DEL AUTOMOVIL

SEGUN USUARIO



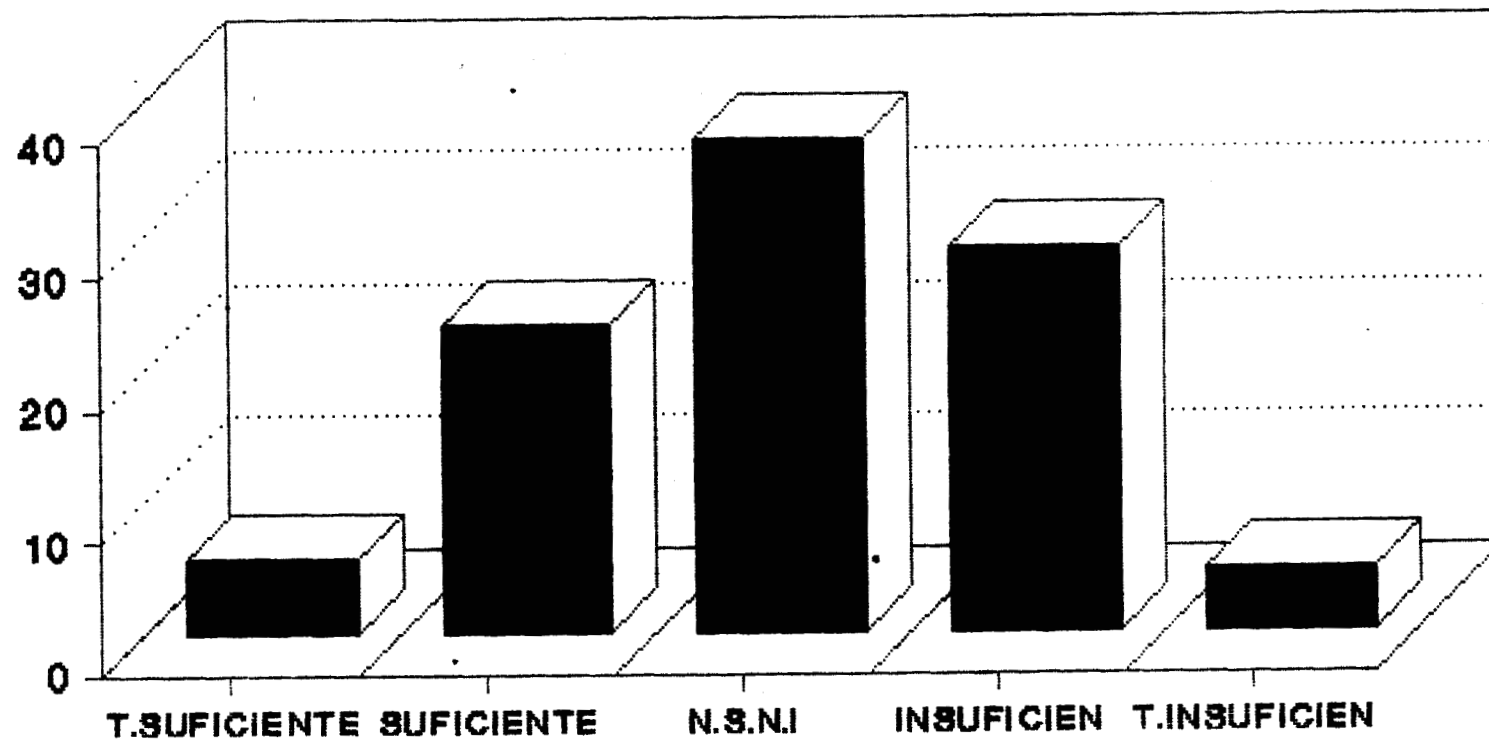
EN LA CIUDAD DE MEXICO

TANQUES CONSUMIDOS POR EL AUTOMOVILISTA



EN LA CIUDAD DE MEXICO

QUE TAN SUFICIENTE ES EL TRANSPORTE PUBLICO?.

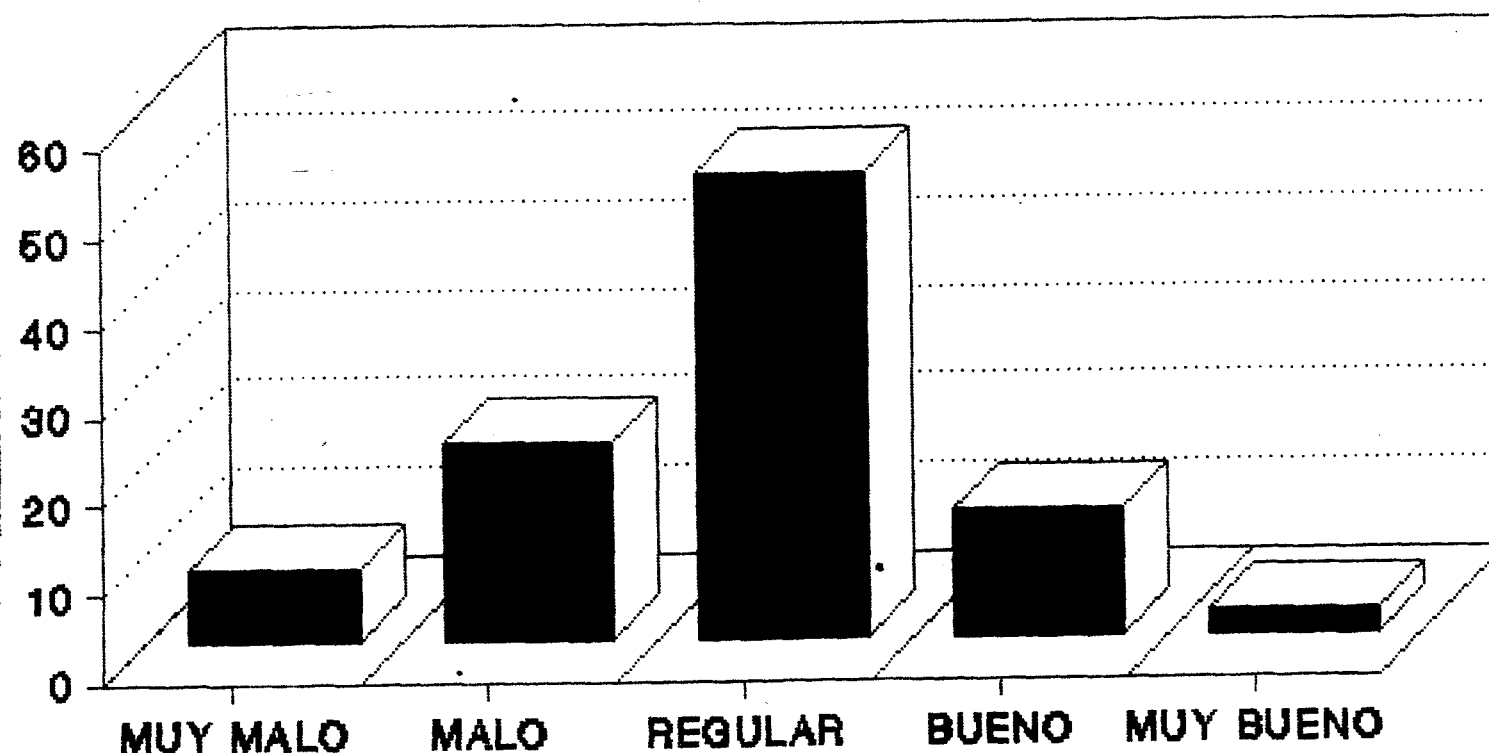


SEGUN AUTOMOVILISTAS

Series 1

EN LA CIUDAD DE MEXICO

COMO ES EL SERVICIO DEL TRANSPORTE PUBLICO?.

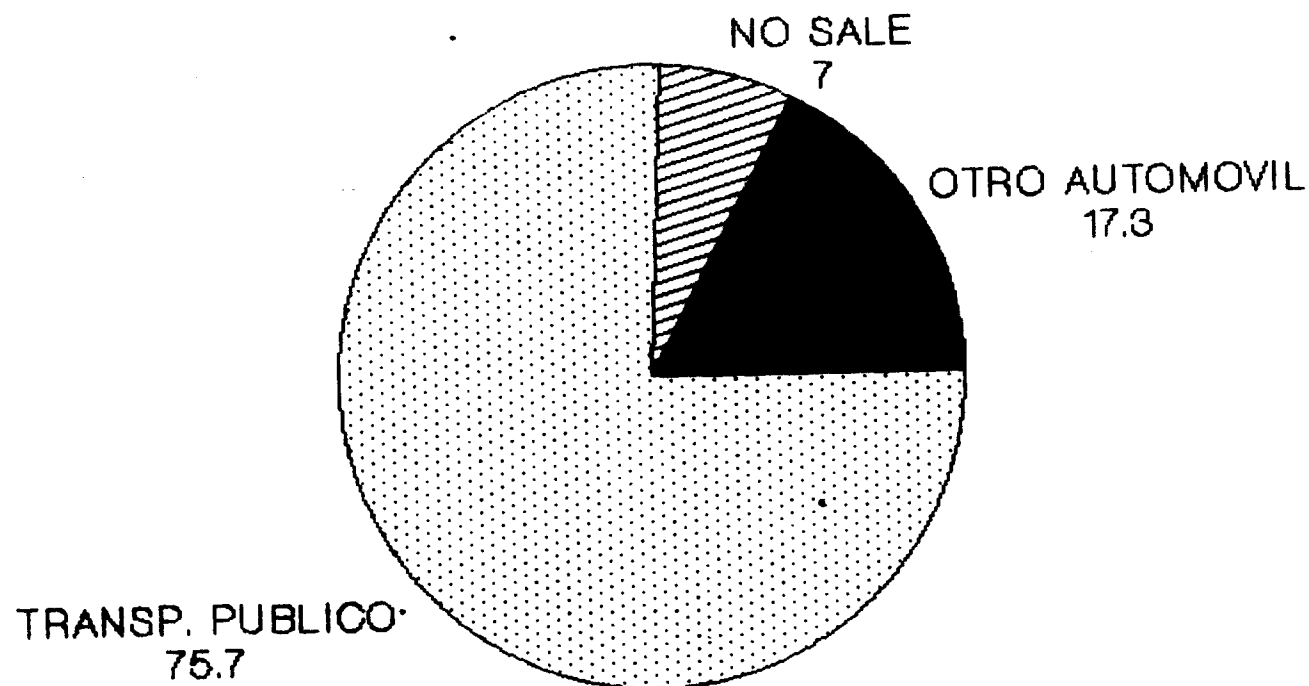


SEGUN AUTOMOVILISTAS

Series 1

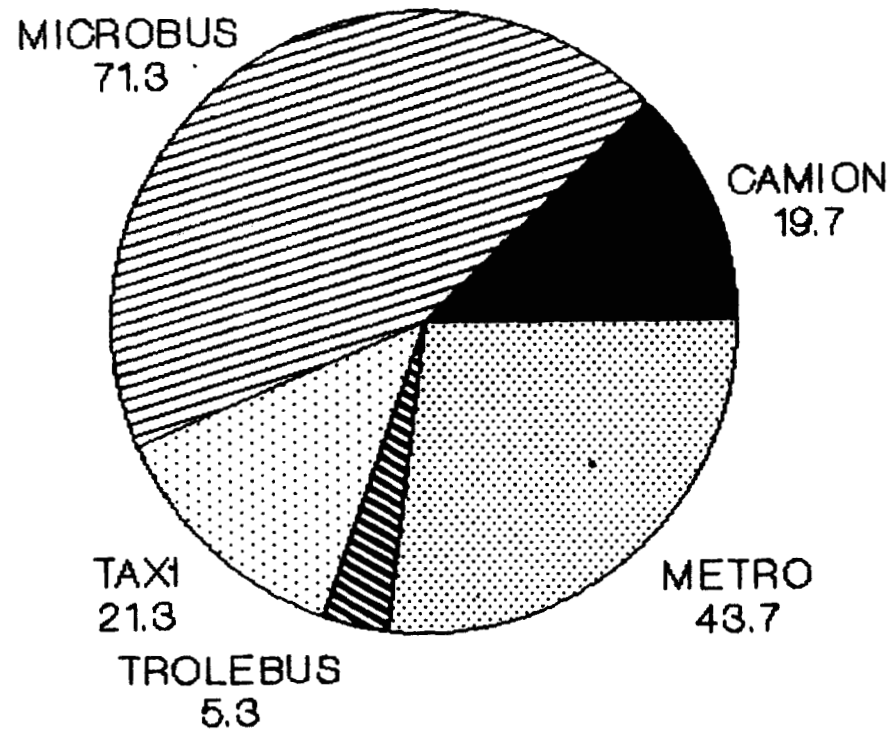
EN LA CIUDAD DE MEXICO

COMO SE TRANSPORTA EL AUTOMOVILISTA



EN LA CIUDAD DE MEXICO

EN QUE TRANSPORTE VIAJA EL AUTOMOVILISTA

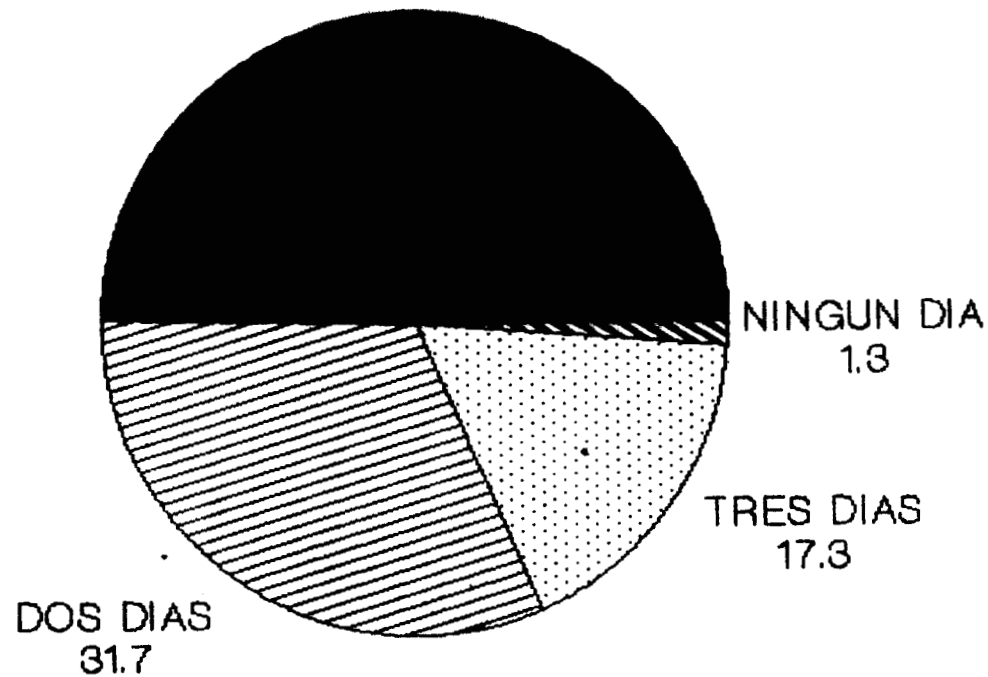


EN LA CIUDAD DE MEXICO

CUANTOS DIAS DEJA DE USAR SU AUTO

EL AUTOMOVILISTA

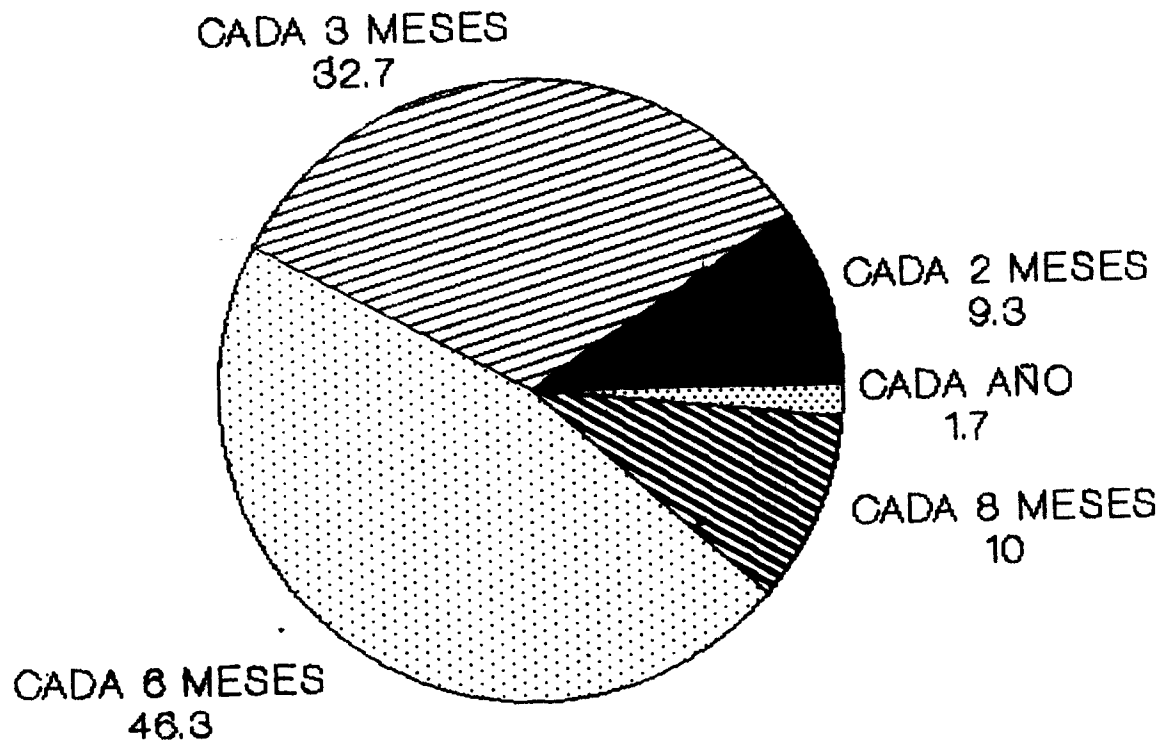
UN DIA
49.7



EN LA CIUDAD DE MEXICO

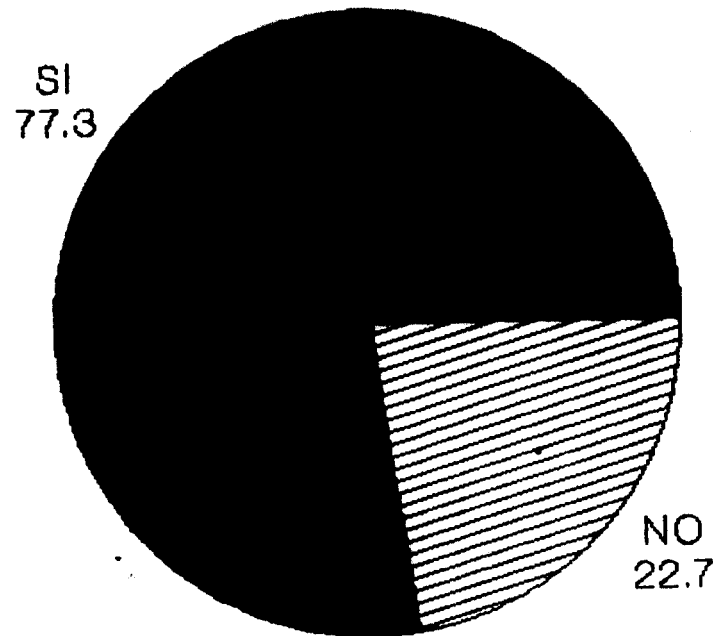
CUANTAS VECES AFINA SU AUTO

EL AUTOMOVILISTA



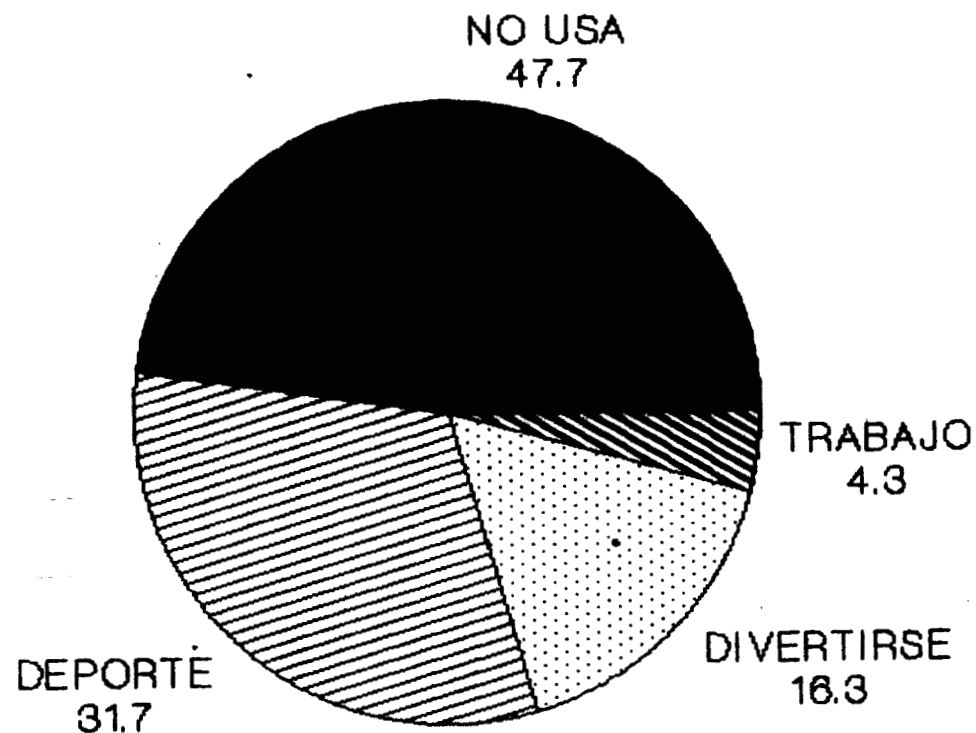
EN LA CIUDAD DE MEXICO

ES UNA NECESIDAD EL USO DEL AUTOMOVIL



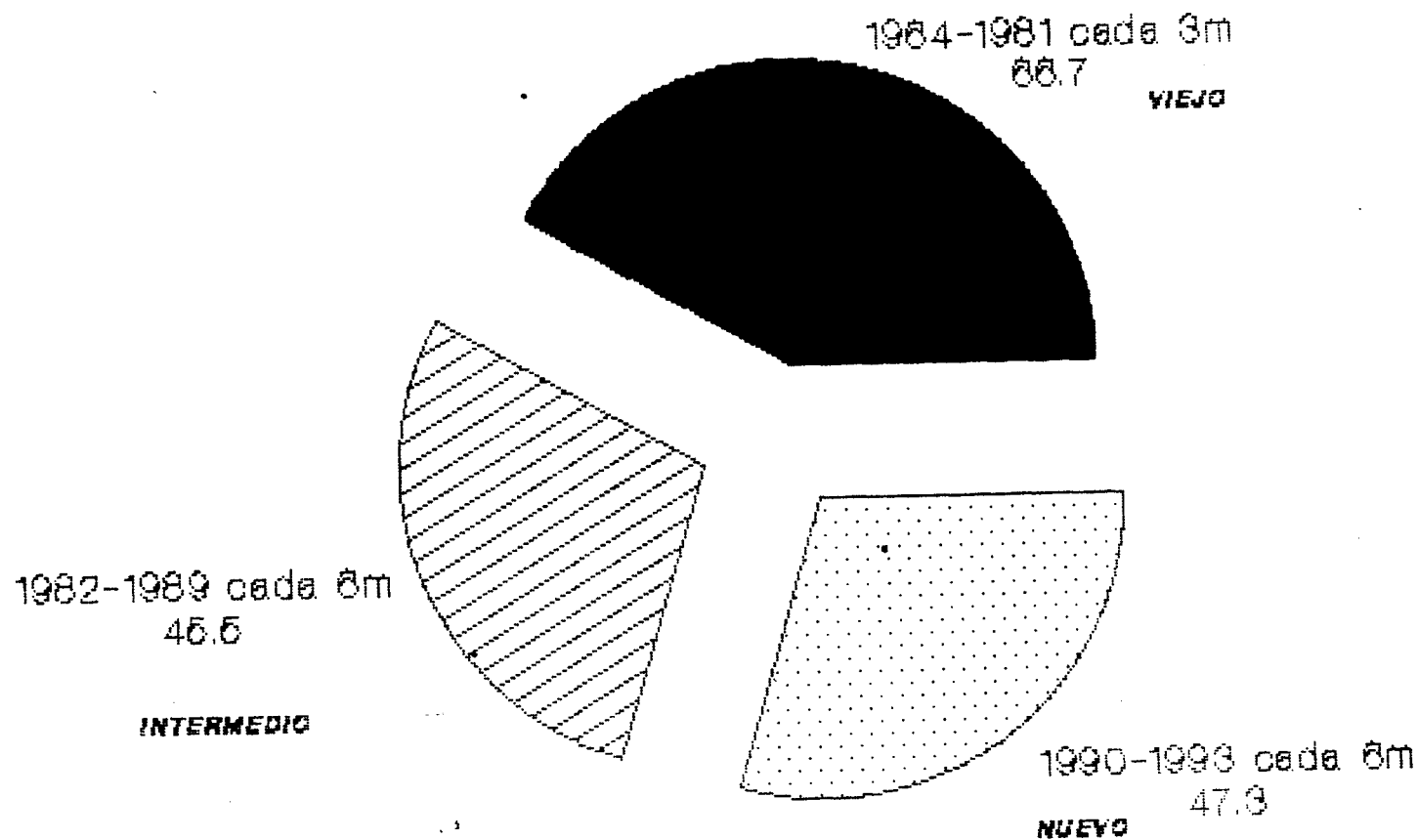
EN LA CIUDAD DE MEXICO

PARA QUE USA LA BICICLETA EL AUTOMOVILISTA



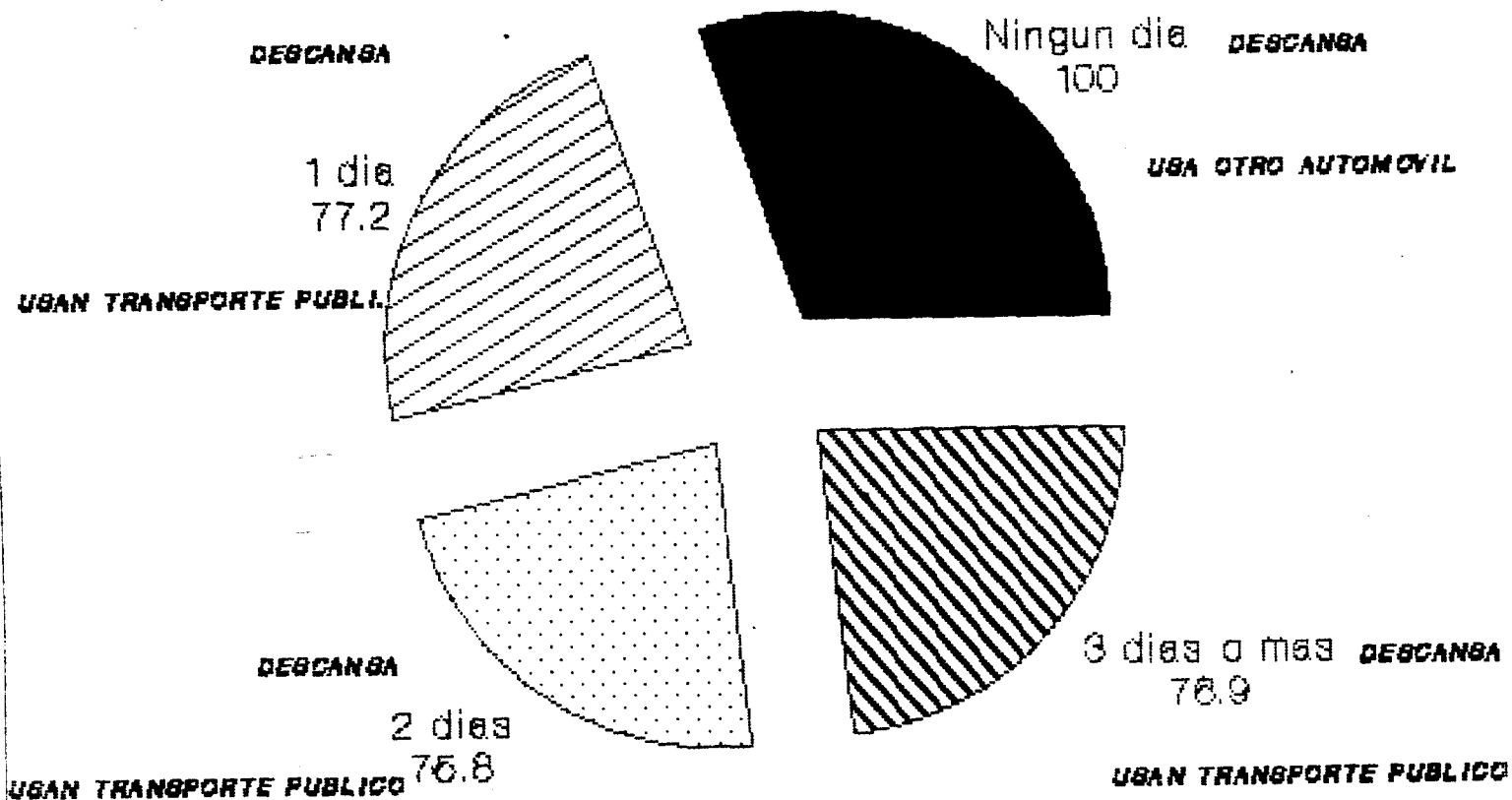
EN LA CIUDAD DE MEXICO

AFINACION DEL AUTOMOVIL SEGUN SU MODELO



EN LA CIUDAD DE MEXICO

LA NECESIDAD DE TRANSPORTACION



EN LA CIUDAD DE MEXICO

BIBLIOGRAFÍA.

- AGUILAR, Camín Héctor.
1988 *Después del Milagro.*
ed. Cal y Arena: México,
295pp.
- AGUILAR, Margot y Günther Maihold.
1990 *Hacia una Cultura ecológica.*
ed. Friedrich Ebert, CC y DEL y
DDF: México,
286pp.
- AGUILAR Monteverde, Alonso.
1968 *Dialéctica de la economía mexicana.
Del Colonialismo al Imperialismo*
ed. Nuestro Tiempo: México,
211pp.
- ALONSO, Jorge, Alberto Aziz
y Jaime Tamayo (Coord.)
1992 *El Nuevo estado Mexicano*
(I.- Estado y economía).
ed. Nueva Imagen: México,
301pp.
- AMPARÁN, Aquiles Chihu.
1991 *Gramsci y un nuevo paradigma en la -
concepción de la política.*
ed. UAM-I: México,
Div. Ciencias Sociales y Humanidades
143pp.
- ANGUIANO, Arturo.
1992 *La reestructuración Política.*
ed. UAM-X: México. 45-57 pp.
- BASAREZ, Miguel.
1981 *La lucha por la Hegemonía en México
1868-1990.*
ed. S. XXI: México,
310pp.

BASANEZ, Miguel.
1990

El pulso de los sexenios. 20 años de crisis en México.
ed. S.XXI: México,
409pp.

BAUDRILLARD, Jean
1968

El sistemas de los objetos.
ed, S.XII: México,
Trad. Francisco Gonzáles Aramboro,
del Francés, 229pp.

BAZDRESCH, Carlos, Nisso Bucay,
Soledad Loeza y
Nora Lustig.(Comp.)
1992

México, Auge, Crisis y Ajuste.
ed. FCE: México,
Trimestre económico No.73
460pp.

BIFANI, Pablo.
1976

Medio Ambiente y Desarrollo.
ed. CIFCA: Madrid, España,
Vol.I, 142pp.

CARABIAS, Julia.
1989

La política ecológica de la SEDUE.
en: Lechuga Jesús y Fernando
Chávez(coord). *Estancamiento
económico y Crisis Social en México.*
ed. UAM-A. CSH: México,
Col. Sociedad y Política, Tomo.II
pp. 333-345

CARMONA, Fernando, et al.
1970

El Milagro Mexicano.
ed.Nuestro Tiempo: México,
Col. Latinoamérica Ayer y Hoy,
408pp.

DE LUCA, Rita.
1979

Oltre il principio della quotidianita
en: teoria della vita quotidiana.
Editori Riuniti: Roma Italia,
Trad. Jaime Peña Sanchez y Maria
Elena, del Francés.
pp. 9-44.

FUNDACIÓN Universo Veintiuno y
Friedrich Ebert.
1990

Desarrollo y Medio Ambiente en
México. Diagnóstico 1990.
Col. Medio Ambiente, No.9.

GRANADOS, Roldán O, et al.
1988

México 75 años de revolución.
Desarrollo Económico I.
ed. FCE: México.
Tomo I, Vol.1,
453pp.

GARRIDO, Celso N.
1992

¿Reforma económica neoliberal en
México?. Nuevo pragmatismo en las
relaciones entre mercado e
intervención política pública.
ed. UAM-A: México, 15-34 pp.

GONZALEZ, Casanova Pablo (Coord)
1990

El estado en América Latina, Teoría
y Práctica.
ed. S.XXI: México,
pp 541-565.

GORZ, André Y Michel Bosquet.
1980

Ecología y Política.
ed. El viejo Topo: Barcelona, España
Trad. Miguel Gil del Italiano.
135pp.

HELLER, Agnes.
1972

*Historia y Vida Cotidiana.
Aportaciones a la sociología
Socialista.*
ed. Grijalbo: México,
pp-39-69.

KRECH, David,
Richard S. Crutchfield
Eberton I. Ballachey.

Psicología social.
Biblioteca Nueva.
pp. 151-281.

KURZINGER, Edith.
F. Hess y
J. Lange H.
1991

*Política ambiental en México.
El papel de las Organizaciones no
gubernamentales.*
ed. Instituto Alemán de Desarrollo
Friedrich Ebert: México,
147pp.

LACY, Rodolfo (Comp.)
1993

*La calidad del aire en el Valle de
México.*
ed. COLMEX: México.
Serie. Documentos de trabajos No.1,
87pp

LEFEBVRE, Henri.
1970

*Introducción a la psicología de
la vida Cotidiana en: De lo rural a
lo urbano.*
ed. Lotus Mare: Buenos Aires
Argentina, pp 85-102.

LEFF, Enrique (coord).
1990

*Medio Ambiente y Desarrollo en
México.*
ed. UNAM, CIIH, Miguel Angel Porrúa:
México, Vol I y II.

LÓPEZ, Portillo Manuel (comp).
1982

El medio ambiente en México: temas, problemas y Alternativas. Aparición y Evolución de los problemas del Medio ambiente.
ed. FCE: México,
Sec. Ciencia y Tecnología.
429pp.

MIRES, Fernando.
1990

El discurso de la naturaleza. Ecología y política en América latina.
ed. DEI: San José- Costa Rica,
Col. Ecología- teología.
15 pp.

NADELSTICHER, Mitrani Abraham.
1983

Técnicas para la construcción de cuestionarios de actitudes y opción Múltiple.
ed. INCP: México,
157pp.

NEGRETE, Ma. Eugenia
Boris Graizbord
Crecencio Ruiz.
1993

Población, espacio y Medio Ambiente en la Zona metropolitana de la Ciudad de México.
ed. COLMEX: México,
41 pp.

NUCCIO, Richard A.
Angelina M. Ornelas.
1990

El medio ambiente en México: Seguridad para el Futuro en: Sergio Aguayo Quezada y Bruce Michael Bagley (Comp). En Busca de la Seguridad Pérdida.
ed. S XXI: México,
Col. Sociología y Política
412pp.

- QUIROS, Pérez Miguel y
Lucina Gutierrez Herrera.
1992
*Otras Razones en el ejercicio del
poder en México. De carranza a
Salinas.*
ed. UAM-A: México,
399pp.
- SEMO, Ilán, et al.
1993
*La transición interrumpida. México
1968-1988.*
ed. Nueva Imágen: México,
229pp.
- SUNKEL, Osvald y N. Gligo.
1980
*Estilos de desarrollo y medio
Ambiente en América Latina.*
ed. FCE: México,
trimestre económico No.36.
- TURK, Amos, Janet T. Wittes.
Tratado de ecología.
ed. Interamericana: México,
Trad. José Manuel Rubio, del Inglés.
540pp.
- VILLORO, Luis.
1982
Creer, Saber, Conocer.
ed. S. XXI: México,
307pp.
- VITALE, Luis.
1983
*Hacia una historia del Ambiente en
América Latina. De las culturas
aborigenes a la crisis ecológica
actual.*
ed. Nueva Imágen: México,
125pp.

HEMEROGRAFIA.

ALFIE, Miriam.

"Las transformaciones de la Política gubernamental en materia ecológica"
EL COTIDIANO, Enero-Febrero 1993, No. 52
51-56 pp.

"El acuerdo Paralelo sobre Medio Ambiente ¿Mayor protección o graves desventajas?".
EL COTIDIANO, Enero-febrero 1994, No. 60
21-27 pp.

AUGUSTO, Bolivar Luis Méndez
Miguel Angel Romero.

"El abutizo del Estado".
EL COTIDIANO, Año8, No. 47,
44-49 pp.

BARKIN, David.

"Riqueza, Pobreza y Desarrollo sustentable"
LA JORNADA ECOLOGICA: Ambientalismo Vs
Desarrollo Sustentable.
Año3. No.28, enero 31 1994.

CASTANARES, Eric.

"¿La ciudad como ecosistema?".
ECOLOGIA Política/ Cultura.
México, Vol. 2, No. 4, 1988.
84-85 pp.

DÍAZ, Ortega José I.

"El tlc y las insuficiencias ambientales en la legislación mexicana".
EL COTIDIANO, Enero- febrero 1994, No. 60
77-79 pp.

EGUIARTE, Fruns Luis.

" El arca de Noé y la Genética de la Conservación".
LA JORNADA ECOLOGICA: La biodiversidad de
México, patrimonio de la humanidad.
Año 2, No. 22, Junio 1993.

ENCISO, Angélica.

"Deben los partidos recuperar en su discurso el tema de la ecología".
LA JORNADA. Sep/ 01/1993.

HERNANDEZ, Evangelina.

"Creció el número de microbuses de 15.1 a 56.8% en siete años".
LA JORNADA: 1993.

JARDEL, Pelaéz Enrique.

" Ordenamiento ecológico y Política ambiental".
LA JORNADA ECOLOGICA: Del discurso a la realidad.
Año 3, No.26, Nov 1993.

MALDONADO, Victor Alfonso.

" De discursos ecológicos, irresponsabilidades y campañas sucias".
LA JORNADA, Junio 19, 1993.

MARQUEZ, Ayala David.

" Alternativa al tlc y al modelo neoliberal. Un modelo comprensivo para el desarrollo."
EL PERFIL DE LA JORNADA. Nov 1993.

MENDEZ, Luis.

"Tratado de Libre Comercio y sucesión presidencial".
EL COTIDIANO. Enero-Febrero 1994. No. 60
13-20 pp.

OJEDA, Olga y
Vicente Sánchez.

"La cuestión ambiental y la articulación sociedad-naturaleza".
ESTUDIOS SOCIOLOGICOS, COLMEX: México,
Vol.3, Núm 7 enero-abril, 1985.

OVALLE Fernández, Ignacio.

" El liberamismo Social".
LA JORNADA, Agosto-Septiembre 1993.

PRADILLA, Cobos Emilio.

" Ganadores y perdedores en el neoliberalismo".

LA JORNADA: Oct 20, 1993.

" Transporte urbano: eficiencia, rentabilidad e irracionalidad".

LA JORNADA: Nov, 1993.

" Control estatal y subsidio en el transporte urbano".

LA JORNADA: Junio 30, 1993.

PROVENCINO, Enrique.

" TLC, acuerdo paralelo y Medio Ambiente"

EL COTIDIANO, Enero- Febrero 1994. No. 60
27-33 pp.

RAINER, Godau Shucking.

" la protección ambiental en México: sobre la conformación de una política Pública".

ESTUDIOS SOCIOLOGICOS, COLMEX: México,
Vol. 3, Núm 7, enero-abril, 1985.

RESTREPO, Ivan.

" Evitar daño de las sustancias tóxicas".

LA JORNADA: Marzo 7, 1994.

RIVERO, R.Héctor G.

"Consumo de petróleo y la Contaminación ambiental".

EL PERFIL DE LA JORNADA, Marzo 1994.

SHULTZ, Fernando.

" Transferencia de tecnologías".

EL COTIDIANO, Mayo 1992, Año 8, No. 47
56-59 pp.

SODI de la Tijera.

" TLC: los retos nacionales".

LA JORNADA, Oct. 1993.

VELAZQUEZ, Enrique.

" Acerca de la problemática del medio Ambiente y la Contaminación de México".
EL COTIDIANO, UAM-A, Mayo 1992, Año 8,
No. 47.
32-38 pp.

" La contaminación atmosférica en la Ciudad de México".
EL COTIDIANO, UAM-A, Mayo 1993, No 54.
55-59pp.

Comisión Metropolitana para
la prevención y control de la
contaminación ambiental en el
valle de México.

Presenta: *El Programa integral contra
la contaminación atmosférica en la
zona Metropolitana de la ciudad
de México.*
Avance a Diciembre de 1992.
D.D.F.