



CAMPUS ARAGON

VERIFI...CENTROS DE CORRUPCION.

“R E P O R T A J E”

Que para obtener el Título de:

LIC. COMUNICACION Y PERIODISMO

P r e s e n t a:

VIOLETA FAJARDO ORTIZ

Asesor: Guadalupe Pacheco

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

México, D. F. 1998

263195



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA
DE MÉXICO
CAMPUS ARAGÓN**

**VERIFI...CENTROS DE CORRUPCIÓN
"REPORTAJE"**

**CURSO - TALLER EN TRABAJO
PERIODISTICO ESCRITO**

Violeta Fajardo Ortiz.

A MIS PADRES

Gracias por el apoyo y esfuerzo moral y económico brindado, hicieron que lograra realizar una de mis más grandes metas en la vida, concluir mis estudios profesionales.

A MIS HERMANAS BERE Y MARY.

Por que espero haber sido, ser y seguir siendo un ejemplo digno de ustedes.

A MIS TÍOS Y AMIGOS.

Y a todas aquellas personas que directa o indirectamente contribuyeron al logro de una de mis metas...

... Obtener el Título Profesional.

CON CARÍÑO VIOLETA.

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| Introducción | 3 |
| "Verifi...centros de corrupción" | 5 |
| EL VALLE DE MÉXICO, NIDO PERFECTO PARA LA CONTAMINACIÓN. Dolor, enfermedad y aire contaminado de cada día El jinete de la contaminación cabalga en el Distrito Federal | |
| CREAR PARA PREVENIR: DIRECCIÓN GENERAL DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN | 14 |
| La salud es primero: Programa de Contingencias Atmosféricas ¡Vaya medida! Hoy no circulo Para colmo, Doble hoy no circula Tapar el sol con un dedo: Programa de Verificación Vehicular | |
| IMPLANTACIÓN O IMPOSICIÓN: VERIFICA TU VEHÍCULO | 28 |
| Millonarias inversiones y pobres resultados De centros taller a verifencentros, ¿corrupción en grande? La flota vehicular hasta el primer semestre de 1997, sigue contaminando Panorama gris, falta de efectividad en programas ambientales | |
| LOS BENEFICIADOS, SÓLO ALGUNOS | 41 |
| La voz oficial y sus discursos La verdad no es suficiente, la contraparte habla | |
| CONCLUSIÓN | |
| Contaminación: soluciones de fondo..... | 47 |
| Fuentes | 50 |

INTRODUCCIÓN

Hace 20 años una alarma ambiental en el Valle de México era un hecho aislado aunque terrible, hoy en día ya es cotidiana. A lo largo de este tiempo se han instrumentado políticas indistintas como el *Programa de Contingencias Atmosféricas*, el *Hoy no Circula* y el de *Verificación Vehicular* en supuesto combate a la contaminación. La población trata de saber qué sucede sin obtener una respuesta veraz de las autoridades capitalinas. Mientras tanto, la contaminación persiste y ataca, sin distinguir, a niños y ancianos, a pobres y ricos.

El panorama ambiental en el país es difícil y lo es más si se circunscribe a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Aquí hablamos de una problemática que paulatina y gradualmente afecta a quienes compartimos este hábitat. La contaminación atmosférica, ocasionada por el desarrollo industrial y el parque vehicular es la principal causante de la proliferación de altos índices de carbono, bióxido de azufre y óxido de nitrógeno cuyos efectos en nuestra salud son de consecuencias insospechadas, así como la excesiva producción de clorofluoro-carbono es fuente de gases de efecto invernadero que destruyen la capa de ozono.

Por todas partes escuchamos que nuestra ciudad está en crisis ecológica, al igual que nuestro país y el planeta entero. Los problemas parecen multiplicarse y a veces nos confunden y abruman. Sabemos que el gobierno, algunas empresas y organizaciones realizan acciones para defender el medio ambiente. Pero parece que nada cambia y las medidas han sido insuficientes por el momento.

Algunos resultados han sido negativos, como las tramposas medidas del *Programa de Verificación Vehicular*, pues han derivado en una forma de extorsión por parte de las autoridades encargadas de aplicarlas. Así, se ha formado un círculo vicioso donde la ciudadanía también está inmiscuida.

El problema se agudizó cuando los centros-talleres manejaban las calcomanías, mismas que canjeaban a cambio de cierta cantidad de dinero. Para eliminar este fraude masivo de verificaciones, el Departamento del Distrito Federal decidió aplicar una medida de fondo: separar las actividades mecánicas de las de verificación y profesionalizar el servicio mediante empresas dedicadas exclusivamente a hacer cumplir la normatividad ambiental correspondiente. De esta forma se eliminaba la condición de "juez y parte" que el mecánico-verificador tenía, ya que él afinaba los vehículos y después se autocalificaba. En esta situación prevalecía el interés comercial del taller mecánico, que principalmente buscaba mantener su clientela y aumentar sus ingresos. Por este camino se encuentran ahora los llamados *Verificentros ProAmbiental*.

Este reportaje tratará con brevedad los problemas ambientales que aquejan a la ciudad de México y las acciones que el gobierno capitalino ha aplicado por medio de la Dirección General de Prevención y Control de la Contaminación, como el *Programa de Contingencias Atmosféricas*, y el *Hoy no Circula*, centrando su atención en la de *Verificación Vehicular*.

Esta idea surgió debido a mi preocupación al ver cómo, gracias a la contribución de los mismos capitalinos, la calidad del aire empeora y los índices de contaminación se elevan diariamente.

Reconozco que este hecho no es fortuito. Por un lado, las soluciones aún son inadecuadas, y por otro se necesita crear una conciencia ecológica que motive la participación de los capitalinos, no sólo con denuncias, sino mediante el conocimiento sobre nuestros problemas ambientales en cuanto a su magnitud y tiempo que tenemos para resolverlos. Así pues, se mostrará la reacción de los capitalinos, principalmente de los automovilistas por ser los afectados directos por el *Programa de Verificación Vehicular*, sin excluir la voz de las autoridades y de los ambientalistas que también forman parte de esta problemática.

EL VALLE DE MÉXICO, NIDO PERFECTO PARA LA CONTAMINACIÓN

Sábado, Distrito Federal..

**“Desde las diez ya no hay dónde parar el coche,
ni un ruletero que lo quiera a uno llevar,
llegar al centro, atravesarlo es un desmoche,
un hormiguero no tiene tanto animal.**

Salvador, “Chava”, Flores

Extendida sobre 2 mil 500 kilómetros cuadrados, la Zona Metropolitana del Valle de México respira con dificultad. Tose. Se sofoca.

¿Intoxicación crónica? Más bien contaminación crónica.
Hay suficientes razones:

En la actualidad los capitalinos lanzamos a la atmósfera 12 mil toneladas de gases y partículas, aproximadamente, y consumimos 43 millones de litros de hidrocarburos: el 54 por ciento a través del transporte público y de carga; el 28 por ciento proviene de la industria y servicios; el 11 por ciento de los hogares; y el 7 por ciento restante de las plantas termoeléctricas.

Además, esta ciudad carece de días de tregua. Los sábados y domingos, que se supone serían de menor índice de contaminación, en muchas ocasiones sobrepasan el registrado de lunes a viernes.

“La ciudad de México, por sus características fisiográficas, requiere de programas ambientales a largo plazo, pero también de acciones que nos permitan atender situaciones extraordinarias. Una de éstas es la presencia de sistemas meteorológicos con alta estabilidad atmosférica. La ausencia de vientos y lluvia, junto con la alta insolación que caracteriza al Valle de México, permite la acumulación excesiva y la reacción de contaminantes en el aire.

"Bajo estas circunstancias, la prioridad es proteger la salud de sus habitantes, principalmente la de los grupos más susceptibles a los contaminantes del aire: niños, ancianos, deportistas y enfermos. Los inventarios detallados de emisiones a la atmósfera, nos indican que los automóviles son la principal fuente de precursores de ozono a la atmósfera, por lo que se hace indispensable la aplicación de medidas restrictivas a la circulación para disminuir, de manera eventual, los contaminantes en el aire", aseguró el ingeniero Rodolfo Lacy Tamayo, director de Ecología, de la pasada administración capitalina.

La Zona Metropolitana del Valle de México tiene una concentración demográfica que propicia un mayor riesgo de contaminación. Por las condiciones geográficas, topográficas y su altitud sobre el nivel del mar rebasa, prácticamente durante todo el año, los niveles permisibles de ozono y otros contaminantes llamados noxones, establecidos en 100 puntos, de acuerdo con la escala de monitoreo ambiental o Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA).

Según datos oficiales proporcionados por la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca (Semarnap), nuestra ciudad reúne las siguientes características: una altitud de 2 mil 240 metros sobre el nivel del mar, esto hace que los procesos de combustión interna sean menos eficientes y produzcan, por lo tanto, mayor cantidad de contaminantes. Además de que se encuentra rodeada por montañas como si fuera una cazuela, los vientos son escasos y se dificulta la dispersión del aire contaminado.

Con frecuencia también se presentan inversiones térmicas que causan el estancamiento de los contaminantes; éstas se pueden manifestar en cualquier época del año, pero durante diciembre, enero y febrero se producen con mayor incidencia. Este fenómeno natural por sí mismo no es peligroso, pero cuando se mezcla con contaminantes puede tener efectos negativos sobre la salud.

Los reportes de la Red Automática de Monitoreo Atmosférico (RAMA) y el Centro de Estudios Atmosféricos de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), coinciden en que la tendencia contaminante en la cuenca de México es de más de 300 días al año con niveles por encima de la norma, particularmente del ozono, contaminante que alcanza niveles más altos en nuestra urbe, ya que se forma durante el día y va disminuyendo su concentración al anochecer, cuando ya no hay presencia de radiación solar.

NÚMERO DE DÍAS CON VALORES IMECA MÁXIMOS DE OZONO
EN INTERVALOS SELECCIONADOS

| AÑO | 0-100 | 101-200 | 201-249 | 250-299 | 30 Y MAYORES | VALOR IMECA |
|------|-------|---------|---------|---------|-----------------|----------------|
| 1990 | 14 | 161 | 28 | 8 | 1 | 212 |
| 1991 | 2 | 107 | 66 | 32 | 5 | 212 |
| 1992 | 16 | 122 | 50 | 17 | 8 | 213 |
| 1993 | 13 | 158 | 35 | 5 | 1 | 212 |
| 1994 | 6 | 151 | 53 | 2 | 0 | 212 |
| 1995 | 13 | 145 | 48 | 6 | 0 | 212 |
| 1996 | 21 | 154 | 37 | 1 | 0 | 213 |

FUENTE: S.M.A

Otro factor que agrava la situación ambiental es, sin lugar a dudas, el problema de las partículas suspendidas como son: materia fecal humana o de animales, polvo, basura y residuos industriales. Con lo anterior podemos ver que los desechos del hombre y las expulsiones sucias de industrias y automotores están en complicidad con los errores y la corrupción que han desatendido la voz de la naturaleza.

Para el presidente del Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Gustavo Alanís: "Los problemas en el Distrito Federal y la zona conurbada van mucho más allá, debido a la generación de gran cantidad de residuos biológico-infeccioso (residuos peligrosos) provenientes de hospitales, clínicas y laboratorios que no reciben un tratamiento adecuado y el consumo de toneladas de alimentos en condiciones insalubres, así como la calidad de agua potable deja mucho que desear, además de que el vital líquido es cada vez más escaso y traído de más lejos".

Sin embargo, la culpa de tanta contaminación no sólo es de la situación geográfica en la que nos encontramos, sino de la irresponsabilidad del ser humano que en muchas ocasiones ignora las medidas en materia ambiental y con esto lo único que está logrando es el inevitable deterioro de la atmósfera. Por ello, el Valle de México es un nido perfecto para la contaminación.

DOLOR, ENFERMEDAD Y AIRE CONTAMINADO DE CADA DÍA

La Zona Metropolitana del Valle de México está inmersa en un desastre ambiental de consecuencias insospechadas. Un estudio del Centro de Estudios Atmosféricos de la UNAM advierte que en el Distrito Federal y la zona conurbada actualmente se gesta la proliferación de ozono y pronostica que en el futuro nacerán individuos que sobrevivirán con enfermedades crónicas derivadas de una contaminación que rebase los límites permisibles para el ser humano.

La contaminación atmosférica causa graves daños en la salud de la población citadina. El Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER) ha realizado estudios que muestran que gran parte de los capitalinos sufre trastornos en las mucosas nasales, fibrosis pulmonar y asma, entre otros padecimientos, como consecuencia de la inhalación continua de ozono.

Para la doctora Claudia Castillejos investigadora del INER, lo más grave es que la contaminación afecta el crecimiento de los pulmones en los niños. Los estudios realizados por la doctora Castillejos, han comprobado que el ozono causa graves daños en las mucosas nasales de tres de cada diez habitantes en la zona suroeste de la ciudad, donde se registran las mayores concentraciones de este contaminante.

"Lo más alarmante es que hay contaminantes producidos por los nuevos combustibles, como las gasolinas sin plomo, que son tan peligrosos como el ozono y el plomo cuyos niveles todavía no se detectan y miden regularmente; tal es el caso del MTBE y el benceno, entre otros hidrocarburos, que alcanzan altas concentraciones en la sangre y que pueden producir leucemia u otros tipos de cáncer", afirmó la doctora Castillejos.

La combustión de gasolina y gas doméstico afectan sobre todo la capa de ozono y provocan mayores molestias y más intolerancia al ejercicio físico en quienes padecen enfermedades respiratorias y cardiovasculares. Además, la constante inhalación de estos compuestos produce, en la mayoría de las personas, un estado de fatiga. En estudios realizados por el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), se ha comprobado que de los 10 millones de enfermedades respiratorias que se atienden a lo largo del año, el 50 por ciento se presenta en la temporada invernal.

"El gobierno se ha preocupado por el incremento de afecciones en las vías respiratorias que en los últimos tiempos han azotado a los habitantes de esta ciudad, por eso en el presente año la Secretaría de Salud iniciará un proceso de normalización que hará más precisa y, en consecuencia, más rígida la aplicación de las fases de contingencia por contaminación atmosférica", afirmó en entrevista concedida a la revista *Proceso* el director general de Salud Ambiental, Gustavo Olaiz.

Acerca de esto y conforme a las estrategias en pro del medio ambiente se introducirá también una Norma Oficial Mexicana sobre las partículas suspendidas menores de 2.5 micras, lo que modificará las prioridades en la lucha por controlar la contaminación.

En estos días, la Secretaría de Salud obtendrá resultados de los primeros dos años de estudios efectuados para determinar qué efectos agudos y qué consecuencias crónicas ocasiona la contaminación en grupos vulnerables de la población. Una vez recopilados estos datos, los expertos que integran las comisiones metropolitanas encargadas de tomar decisiones para combatir la contaminación y proteger la salud cambiarán los criterios para determinar, por ejemplo, las fases de contingencia.

El objetivo de los estudios emprendidos por esa dependencia, proyectados para cinco años, es conocer cuáles son los efectos agudos (las molestias) y los males crónicos (patologías) específicamente atribuibles a la contaminación, para definir con precisión los límites permisibles de exposición delimitados por las Normas Oficiales Mexicanas (NOM).

Aun cuando no se ha establecido una relación directa entre la población que enferma durante las contingencias y la contaminación es cierto que los contaminantes dispersos en el aire causan graves daños al organismo humano, como: las partículas suspendidas que irritan las vías respiratorias, agravan enfermedades cardiovasculares y el asma. El bióxido de azufre ocasiona irritación en los ojos, reduce las funciones pulmonares y agrava las enfermedades respiratorias como el asma, la bronquitis y el enfisema pulmonar. Los hidrocarburos perjudican el sistema respiratorio: algunos provocan cáncer. El ozono irrita los ojos y agudiza las enfermedades respiratorias; y el monóxido de carbono se combina con la hemoglobina —proteína que oxigena la sangre— para formar carboxihemoglobina, que afecta el sistema nervioso central, provoca cambios funcionales cardíacos y pulmonares, dolor de cabeza, fatiga, somnolencia, fallas respiratorias y hasta la muerte.

Como se reconoce oficialmente, la coyuntura económica y la más reciente emergencia financiera desatada en diciembre de 1994 han afectado sistemáticamente los niveles de vida de la población y, por ende, su salud, lo cual es así porque la crisis incide directamente en la subalimentación, desnutrición, mayor vulnerabilidad y predisposición a las enfermedades debidas al deterioro de las condiciones de higiene y salubridad.

En la ciudad de México se manifiestan con mayor nitidez el complejo perfil epidemiológico y el demográfico por las que transita nuestro país. La urbanización, la industrialización y el incremento de la pobreza agudizan, a pesar de su descenso, los males transmisibles, de nutrición y reproducción. Así el dolor, las enfermedades y el aire contaminado son el pan nuestro de cada día.

EL JINETE DE LA CONTAMINACIÓN CABALGA EN EL DISTRITO FEDERAL

El área urbana del Valle de México, así como colonias y barrios tradicionales, se ha transformado a través de los años como parte del proceso de desarrollo económico que ha experimentado todo el país; pero en la capital, por diversas circunstancias, ésta tuvo un aceleramiento repentino. Por otro lado, la pérdida de recursos naturales y el daño al medio ambiente que han impactado en la salud y en la calidad de vida de la población en general se reconocían, hasta hace poco tiempo, como un precio del progreso. El desarrollo industrial, el tráfico vehicular, el rápido crecimiento de la población y su aglomeración en las ciudades tienen como consecuencia un aumento en el consumo de energía y la utilización de combustibles.

Cuando los combustibles se queman desprenden sustancias tóxicas en forma de gases o partículas que ensucian el aire. Mientras estos desechos se producían en pequeñas cantidades, la naturaleza era capaz de transformarlos; ahora son tantos, tan variados y en tal cantidad que han roto el equilibrio ambiental.

De acuerdo con investigaciones realizadas por *Greenpace*, diariamente se producen en el Distrito Federal, 14 mil toneladas de desechos orgánicos, 11 toneladas de residuos sólidos, mientras que mensualmente la planta industrial "vomita" 173 mil 500 toneladas de residuos peligrosos. Además, en nuestra capital se concentran más de 3 millones de vehículos de combustión interna, 30 mil industrias y 12 mil establecimientos de servicio que arrojan entre 4.5 y 5 millones de toneladas anuales de contaminantes atmosféricos.

De nada han servido las estrategias y planes que se implantaron en casi cinco décadas de incapacidad de las autoridades federales y de aquellas que han estado a cargo de la capital de la república. Las políticas ambientales, de transporte y vialidad se han visto seriamente desprestigiadas y sus resultados son opacados por la corrupción y malos manejos.

Ante estos problemas, que nosotros mismos ocasionamos, no queda más que activar nuestro sistema de responsabilidad en casos de contingencia ambiental y, a diario, tratar de reducir el consumo de combustibles y acelerar el paso para crear nuevas medidas de protección al ambiente.

CREAR PARA PREVENIR: DIRECCIÓN GENERAL DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

Referirse a la condición del medio ambiente en el Distrito Federal es aludir al tipo de vínculos que hemos desarrollado con los sistemas naturales y a las opciones para mantener habitable el entorno.

Por tal motivo, nuestra mirada a la ecología de la Zona Metropolitana del Valle de México no puede limitarse a la revisión de acciones orientadas al control de contaminantes, sino debe interrogarse sobre las modificaciones del desarrollo que finalmente están en la base de nuestros problemas ambientales. La evaluación de las políticas, programas y acciones en la materia tiene que hacerse a la luz de un compromiso central: el de procurar los medios para atender las necesidades de esta generación, sin poner en riesgo las posibilidades de que las generaciones futuras satisfagan sus requerimientos.

Durante la gestión de Carlos Hank González, al frente del Departamento del Distrito Federal, se llevaron a cabo algunas estrategias, que aunque tardías fueron y son de importancia, pues han contribuido de manera trascendente a la conservación del medio. Las obras a las que nos referimos son: la construcción de las líneas cuatro, cinco y seis, el inicio de la siete y la extensión de la línea tres del Sistema de Transporte Colectivo Metro y la construcción de los ejes viales que atraviesan la ciudad de norte a sur y de oriente a poniente.

De esta manera, la “enfermedad del progreso”, como llamó Hank a la contaminación ambiental, empezó a manifestarse con mayor crudeza y el automóvil fue señalado como una de las principales fuentes de contaminación.

Hacia el final del sexenio de José López Portillo, Hank González anunció la municipalización de las rutas de camiones concesionadas, y por decreto se creó una empresa única para prestar el servicio de autobuses en el Distrito Federal: *Ruta 100*. Pero nada cambió en lo fundamental.

Gabriel Quadri, anterior director general del Instituto Nacional de Ecología, evalúa la política ambiental aplicada por Carlos Hank y el entonces presidente José López Portillo en el supuesto de *crear para prevenir*:

"Se crearon más entidades administrativas en la gestión ambiental, como la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, que tenía a su cargo la Dirección General de Ecología Urbana. En tanto que la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos dio origen a la Dirección de Protección y Ordenamiento Ecológico. Otras dependencias como Recursos Hidráulicos, Marina y Pesca crearon sus propias unidades administrativas encargadas de atender aspectos ambientales. La Subsecretaría del Mejoramiento al Ambiente siguió tutelando al sector, especialmente en lo relacionado con la calidad del aire del Valle de México.

"Con la diversidad administrativa surgieron luchas interburocráticas que dificultaron la atención del problema ambiental. Al final del sexenio se emitió una nueva *Ley Federal de Protección al Ambiente*, sin que ello representara una modificación significativa al marco legal del problema".

Al margen de las normas surgieron acuerdos, disposiciones y medidas emergentes para dar salida a las urgencias del momento. Por ejemplo, el 23 de marzo de 1981 se otorgaron estímulos fiscales para el fomento de la actividad preventiva de la contaminación y el 15 de julio se constituyó en *Nacional Financiera el Fondo para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental*. Ninguna se cumplió.

Para Miguel de la Madrid, quien inició su gobierno con la bandera ecológica y creó la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), la mayor preocupación fue el deterioro ambiental del Valle de México y consideró también que los automotores eran el principal agente contaminante. En contrasentido, una de sus disposiciones fue apoyar a la industria automotriz.

El 23 de marzo de 1983 suscribió un acuerdo mediante el cual el gobierno federal se comprometía a subsidiar a las empresas de esa industria, lo cual propició el aumento del parque vehicular y, consecuentemente, la contaminación. Además, la SEDUE tuvo un papel esencialmente normativo.

Los diagnósticos oficiales revelaban el empeoramiento de la situación del Valle de México. En el *Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México* y de la Región Centro -plan descentralizador que tampoco prosperó-, establecía: "En los últimos años el deterioro del medio ambiente se ha acrecentado. Las acciones del monitoreo no han dado hasta ahora resultados positivos. La contaminación del aire ha aumentado 7.5 por ciento en los últimos diez años".

Y surgieron nuevas instancias burocráticas. El 1° de agosto de 1983 se creó la *Comisión de Ecología* y, posteriormente, la *Comisión Nacional de Ecología*.

En el invierno de 1985 se produjeron inversiones térmicas que dieron lugar a contingencias ambientales. Las autoridades expidieron un decreto con nuevas medidas para reducir la contaminación, principalmente la generada por automotores, actualmente manejada por la Dirección de Prevención y Control de la Contaminación.

LA SALUD ES PRIMERO: PROGRAMA DE CONTINGENCIAS ATMOSFÉRICAS

En su XXII reunión, la *Comisión para la Prevención y el Control de la Contaminación Ambiental en la Zona Metropolitana del Valle de México* acordó una serie de acciones preventivas y de respuesta ante las posibles contingencias, mismas que están vigentes a partir del 6 de diciembre de 1995. Entre dichas medidas se encuentra en marcha un operativo para la detención y retiro de la circulación de vehículos ostensiblemente contaminantes. Las termoeléctricas del Valle de México y Jorge Luque tienen que disminuir la energía eléctrica de un 42 por ciento a un 57 por ciento respectivamente.

También se están instrumentando operativos para agilizar el tránsito vehicular en 815 puntos detectados como conflictivos. Además, se aplica un *Programa de Protección Ambiental en las Escuelas*, a fin de reforzar el cuidado de la salud de los educandos.

Y como acciones de respuesta está la *Fase I del Programa de Contingencias Atmosféricas* que se aplica cuando se alcanzan los 250 puntos del *Índice Metropolitano de la Calidad del Aire* (Imeca). Algunas de sus medidas son de aplicación inmediata, como es la agilización del tránsito vehicular, la suspensión de actividades al aire libre en las escuelas. Otras, como el *Doble hoy no circula*, la reducción de la actividad industrial y el paro del 20 por ciento de las gasolineras.

La Fase II entra en operación a los 350 puntos Imeca. A estos niveles de contaminación se aplican todas las medidas de la Fase I y además se declara *asueto general*, entendido como la suspensión de las actividades escolares y laborales en bancos y oficinas públicas, incluyendo museos, parques y otras instalaciones recreativas operadas por el gobierno.

Cabe recordar que el 85 por ciento de las personas que viven en la ciudad *no tienen auto*; sin embargo, respira el smog que los automovilistas generan. En condiciones de contingencia, el dejar de usar auto, es un acto mínimo de responsabilidad social ante la mayoría de los habitantes de la ciudad.

Para el gobierno el número de días en contingencia se ha reducido significativamente. En 1991 se registraron 35 días; mientras que en 1992, sólo 22 días. Y en la pasada administración de Óscar Espinosa Villarreal se registraron solamente cinco días en niveles que no superaron los 300 puntos Imeca.

Como una atención a la naturaleza casi siempre a fines de año se activa la *Fase I del Plan de Contingencia Ambiental*. Todo indica que mientras el hombre sea el “depredador número uno” del ecosistema y del entorno ecológico no habrá ni funcionará ningún plan anticontaminante, dicho sea esto por la consabida frase vertida por autoridades de Ecología, Vialidad y Tránsito, quienes expresan que todo se fundamenta sólo en el concepto de responsabilidad ciudadana, para que tanto industriales, automovilistas y todos aquellos que contaminan reduzcan sus actividades.

Algunos grupos ecologistas, como *Greenpace*, proponen que la responsabilidad sea compartida, con mayor participación de los ciudadanos y más aportes de la comunidad científica. Es decir, dejar de tratar el asunto ecológico y de contaminación como “un secreto de Estado” y de competencia exclusiva de las autoridades. Pero todos debemos de poner un granito de arena para que juntos logremos que la calidad del aire mejore en un 100 por ciento.

Los niveles de contaminantes superiores a los 300 puntos en la escala Imeca han provocado la muerte masiva de personas, como en 1930 en Meuse Valley, Bélgica, donde murieron 63 habitantes de aquel país. Otro caso ocurrió en diciembre de 1952, en Londres, cuando fallecieron 4 mil personas y diez años después, en la misma ciudad, el fenómeno causó la muerte de 200 londinenses.

México ya registró un caso de muerte masiva por emisión de bióxido de carbono, hidrocarburos y ozono, emitidos por la planta refinadora de Petróleos Mexicanos (Pemex) en Poza Rica, Veracruz, cuando murieron, 22 personas en noviembre de 1950.

Por otro lado, a mediados de 1988 se emitió la *Ley del Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente* que permitió el desarrollo y la expedición de normas técnicas. En 1989 fue integrado el primer inventario de emisiones contaminantes que posibilitó diseñar, un año después, la estrategia integral para controlar los principales factores y fuentes de contaminación.

Poco después nació la *Comisión Metropolitana para la Prevención y el Control de la Contaminación Ambiental en el Valle de México (CMPCCAVM)* integrada por 12 dependencias federales y el gobierno del Estado de México. En su consejo técnico participan ecologistas, investigadores, industriales, comerciantes y representantes de la ciudadanía.

Como jefe del Departamento del Distrito Federal –ya con Carlos Salinas en la Presidencia de la República- Manuel Camacho Solís, en 1990 retomó la lucha contra la contaminación.

El 15 de octubre de 1990 se crea el *Programa Integral contra la Contaminación Atmosférica (PICCA)*, del que se desprenden cinco líneas de acción:

- A) Investigación local, educación ambiental y participación ciudadana.
- B) Mejoría en la calidad de los combustibles.
- C) Apoyo al transporte colectivo y control del transporte individual.
- D) Modernización de la industria y control de sus emisiones contaminantes.
- E) Restauración ambiental del Valle de México.

Los vaticinios eran catastróficos. Julia Carabias, entonces investigadora del Laboratorio de Ecología y Ciencias de la UNAM y actualmente secretaria responsable de la política ecológica del país, hizo el siguiente diagnóstico acerca de los problemas ambientales del Valle de México:

"La principal vía de contaminación la aportan las llamadas fuentes móviles, esto quiere decir, los tres millones de vehículos automotores (35 por ciento de las cerca de 12 mil toneladas de contaminantes). Dentro de éstas, los autos representan más del 70 por ciento de la flota vehicular, aunque sólo realizan 16 por ciento de los viajes-hombre diarios. El transporte colectivo atiende 77 por ciento de la demanda, pero se encuentra en un estado deplorable. Las fuentes fijas son principalmente las industrias, que si bien aportan aproximadamente el 15 por ciento del volumen total de contaminantes, es de calidad altamente nociva para la salud, por lo que su importancia también es mayor. Existen 30 mil industrias contaminantes, de las cuales, 9 mil tienen equipos anticontaminantes".

Con un respaldo de 3 mil 500 millones de dólares, la mayor parte de ellos controlados en el exterior, Camacho centró sus esfuerzos en las siguientes líneas de acción: purificación de gasolinas, aplicación del programa *Hoy no Circula*, verificación obligatoria de los automotores, mejoras viales en los accesos a la ciudad, aplicación de la red del Metro, cambio de motores en la *Ruta 100* y el cierre de la refinería de Pemex en Azcapotzalco.

¡VAYA MEDIDA! HOY NO CIRCULO

En 1989 entró en operación el programa *Hoy no Circula*, ¡vaya medida! Su objetivo era reducir la circulación de autos y la contaminación.

Han transcurrido ocho años... los resultados no han sido los esperados: el número de vehículos automotores se incrementó en un 36.6 por ciento. Actualmente, el DDF tiene registrados 2 millones 620 mil 471 vehículos, de los cuales el 80 por ciento son particulares. Un año antes de que el programa *Hoy no Circula* fuera creado por Manuel Camacho Solís, entonces regente de la ciudad de México, había un millón 597 mil 532 vehículos y se asentaba un crecimiento de entre 4 y 6 por ciento anual.

En el primer año de operación del programa anticontaminante se registró un incremento del 14 por ciento en el padrón vehicular y al finalizar 1989 había un millón 923 mil 72 unidades circulando en la ciudad de México. Según estimaciones del DDF arrojaban a la atmósfera más de 5 millones de toneladas de partículas tóxicas al año.

Hasta 1988 el DDF hizo un llamado a los automovilistas para que voluntariamente dejaran de usar sus vehículos un día a la semana. A esa operación se le llamó *UN DÍA SIN AUTO* y muy pocos ciudadanos se sumaron a la iniciativa de las autoridades. En ese año había registrados un millón 540 mil automóviles. Finalmente, en 1989 se inició el programa *Hoy no Circula*, cuando el gobierno del Distrito Federal en coordinación con las autoridades del Estado de México, convirtió en obligatorio un día sin auto. Durante el primer año abarca sólo a automóviles particulares, pero en 1990 se extendió a los demás vehículos.

El *Grupo de los 100* y *Greenpace* coinciden en calificar las medidas, como la restricción de uso de vehículos particulares, la suspensión de actividades industriales en porcentajes establecidos de manera discrecional y de trabajos de servicios públicos, como paliativos, pues ninguna ataca la fuente de contaminación en el Valle de México y se limitan a reducir los efectos del fenómeno.

Al margen de las declaraciones triunfalistas del gobierno capitalino, acciones como el programa *Hoy no Circula* al que el propio exregente Camacho Solís calificó como una medida más de solidaridad que de control, la instalación de un equipo anticontaminante en autobuses de la ex *Ruta 100*, el uso de gasolinas oxigenadas y el cambio de combustóleo por gas natural en las termoeléctricas, entre otras, resultan poco menos que una aspirina ante la gravedad del problema.

Para el diputado José Manuel Mijares Jiménez, representante del Partido Acción Nacional (PAN) ante la ex Asamblea de Representantes, el programa *Hoy no Circula* que se designó, inicialmente, en forma temporal para subsanar contingencias ambientales y que no debió hacerse permanente "es un rotundo fracaso, ya que ha traído consigo repercusiones negativas debido a que las personas al verse impedidas para transportarse en su vehículo un día, adquirieron otro en condiciones inadecuadas para circular, lo que provocó, entre otras cosas, el aumento del parque vehicular que la administración de Camacho nos vendió, no como una reacción de la ciudadanía ante este programa, sino como fruto de bonanza y el milagro económico del régimen salinista".

A esto se añade la sensible descoordinación al permitir construcciones en las áreas de protección ecológica, y talar los pocos bosques que quedan en esta urbe, por lo que en sus estadísticas no se prevé nada y todo indica quererse desahogar por medio del programa *Hoy no Circula* y todavía ampliándolo a un *Doble Hoy no Circula*.

PARA COLMO, DOBLE HOY NO CIRCULA

Del 22 de marzo al 10 de abril de 1992, se implantó una medida adicional al Programa *Hoy no Circula*, el *Doble Hoy no Circula*. Esta acción se realiza un día después de haberse registrado los 250 puntos Imeca de ozono y se prolonga durante los siguientes días, mientras estos índices bajan.

En diciembre de 1995, el Instituto Nacional de Ecología (INE) anunció la intención de desaparecer a mediano y largo plazo el *Hoy no Circula* sencillo y doble. Los automotores, debieron ser verificados según estas "nuevas" normas de contingencia, que garantizaban prácticamente cero contaminación. Sin embargo, esto no ha sido posible y de ninguna manera se han controlado o eliminado el monóxido de carbono, los hidrocarburos y óxidos de nitrógeno emitidos por los automóviles.

Otras opciones que estas "nuevas" normas de contingencia ambiental han dado a los automovilistas es la "calcomanía 1" para los autos que cumplan con las características requeridas por éstas. La calcomanía se proporciona desde el 16 de julio de 1996 y exenta a los autos que la porten del *Doble Hoy no Circula*, dejando de circular únicamente el día que le corresponde.

El investigador Iván Restrepo, director del Centro de Ecodesarrollo, consideró hace más de un lustro que las autoridades aplican medidas tibias que no atacan el origen, sino que trasladan geográficamente la fuente contaminante sin contrarrestar los efectos generales a que da lugar. La lucha por lograr un aire limpio es lenta y difícil y no surte, en todos los casos, los frutos esperados. Los problemas no son atacados de raíz debido a la maraña de intereses de grandes y poderosos complejos industriales como el automotriz, el siderúrgico y el químico.

Para el asambleísta del Partido Verde Ecologista de México (PVEM) José Luis Benítez, "la burocracia ha impedido consolidar una infraestructura administrativa sólida para enfrentar el problema de la contaminación ambiental. Tanto en el país como en la ciudad de México, desde el sexenio de Luis Echeverría se han aplicado una veintena de leyes, planes y programas vinculados con la ecología. Sin excepción, todos han fracasado".

TAPAR EL SOL CON UN DEDO: PROGRAMA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR

Desde mediados de la década de los sesenta, el aumento de los automóviles en el Valle de México causó problemas de vialidad y contaminación. En esos años el ensanchamiento de la ciudad inició un proceso de unificación de los municipios conurbados del Estado de México. Fue durante los setenta cuando se agudizaron con mayor frecuencia las enfermedades respiratorias por la contaminación.

El primer intento para combatirla se observó cuando los agentes de tránsito tenían órdenes de detener a los vehículos ostensiblemente contaminantes que eran identificados por el humo que lanzaban sus escapes. Se impusieron fuertes multas para obligar a los conductores a mantener sus unidades en buen estado.

En 1975, según la *Comisión Metropolitana*, fueron creados los primeros centros de diagnóstico de afinación. Mediante instrumentos manuales se evaluaba el grado de contaminación que emitían los vehículos y se sugería a los propietarios las medidas y reparaciones que debían hacerles. El servicio era gratuito y para motivar a los automovilistas se realizó una campaña en los medios de comunicación. Para 1988 había seis centros de diagnóstico fijos y una unidad móvil para atender a los autos que contaminaban, pero la respuesta de los conductores fue pobre.

Sin duda, la verificación vehicular en el Valle de México constituye uno de los componentes más críticos en los esfuerzos que se han hecho para reducir los altos índices de contaminación atmosférica debido a que no han dado los resultados esperados. Es importante que se realicen inspecciones constantes que aseguren un funcionamiento adecuado y evitar al máximo que se presenten casos de corrupción.

Actualmente, uno de los principales problemas que enfrenta el plan de verificación son las redes de corrupción integradas por los propietarios de vehículos, trabajadores de los 71 centros de verificación o talleres mecánicos que en casos desesperados utilizan carros o motores "madrina" y de "coyotes" que venden las boletas de multa o certificados oficiales a menos del 30 por ciento de su valor real.

Apenas un carro de modelo anterior a 1990 o una “carcacha” se acerca o se estaciona en una de las calles donde se ubica un verificentro, más de un par de “coyotes” se aproximan a la ventanilla del lado del conductor para ofrecerle sus múltiples servicios: “Deme 500 pesos y le saco la calcomanía”; “por 100 pesos se lo ajusto”, “le cobro 60 por hacerle la verificación y si es necesario se lo arreglo, pero ya sabe patrón que le pasa”. Otros se instalan en la esquina, con la cajuela abierta, mostrando un rudimentario equipo y un letrero de “preverificación”.

“Para qué se arriesga, lo reviso y ya va a la segura”, propone el mecánico Octavio Zamora a un desesperado conductor de un Datsun azul, modelo 86, quien después de pagar 60 pesos, confiado lleva su carro al verificentro. El resultado: negativo. Las quejas y protestas están a la orden del día hacia los trabajadores del verificentro de quienes dudan hayan hecho bien su labor.

Para el automovilista Mario Ríos, la verificación no sirve, pues también los autos nuevos no pasan. Su experiencia fue que después de haber sacado un Tsuru, hace unos meses, de la agencia, lo llevó a verificar y el auto no pasó: “la primera vez que llegué aquí para verificarlo no pasó, a pesar de ser nuevo. Todos sabemos que con 100 ó 150 pesos pasan”.

El señor Antonio Ángeles, encargado de recibir los papeles a la entrada de un verificentro, confía: “Todavía no me han ofrecido mucho, lo máximo 100 pesos porque los deje pasar, aunque no cumplan con los requisitos”.

Mientras que el gerente del verificentro, ubicado en Álvaro Obregón, licenciado Juan Carlos Rosas Rosales, externa: “Cuando saben que un carro viene trampeado, el cliente se pone nervioso y empieza a ofrecer dinero al mecánico para que lo pase”.

El empleado sabe que si lo acepta pone en riesgo su trabajo, porque desde el momento en que uno ingresa al verificentro se graba y cuando se tarda más de siete minutos y medio va personal especial a ver el motivo. Aun así hay quienes se arriesgan. Otras veces se ponen de acuerdo con los “coyotes” que están en la calle para ayudar al propietario.

David Hoyos, supervisor del verificentro *Provida*, ubicado sobre Insurgentes, en la colonia Roma, menciona: “los automovilistas acostumbran dejar dinero en el vehículo precisamente para que lo tome la persona y así nadie se percate de la transa”.

Para casos “desesperados”, algunos talleres mecánicos ofrecen servicios especiales como utilizar un carro “madrina”, al que le cambian el parabrisas donde se coloca la calcomanía y las placas. Una vez que se obtiene el engomado se regresa el cristal a su lugar.

Otros, prefieren bajar el motor del carro, sobre todo de Volkswagen, ponerle otro, llevarlo a la verificación y una vez que pasó la prueba lo vuelven a colocar en su sitio. Por este servicio un conductor llega a pagar hasta 600 pesos. Si se considera que se tiene que hacer dos veces al año, termina pagando más de mil pesos, quizá lo que hubiera costado arreglar el automóvil.

A los autos de sistema de carburación se les quitan algunas mangueras, se tapan otras, se abre la espreea del aire. Trucos que a pesar de haberse denunciado ante las autoridades se mantienen a diario. Entonces, ¿cuál es la sanción que aplican las autoridades para prevenir que nuestro aire se vea todos los días igual?

El mecánico (preverificador), Mauricio Jiménez agregó que: “uno como mecánico ya sabe cómo hacerle para pasar los carros, se le pide al particular un poco más de lana”.

Por lo anterior, las acciones emprendidas por el gobierno de la ciudad, quedan solamente en medidas preventivas y no correctivas, como quisiéramos todos los que habitamos esta gran urbe.

Es de tomar en cuenta la reflexión que hizo el asambleísta René Rodríguez Ruiz del Partido del Trabajo durante la última comparecencia del doctor Eduardo Palazuelos Rendón: “Mucho de lo que dice usted en sus informes es como si nos dijera ni modo: “aquí nos tocó vivir”, o “aquí nos tocó sobrevivir”, o peor aún, diríamos todos, “aquí nos tocó morir”, y se arroja la culpa a la falta de participación”.

Pero unos se van y otros llegan, ¿qué pasará con el medio ambiente de la ciudad de México con la administración de Cuauhtémoc Cárdenas? Mientras tanto el nuevo secretario del Medio Ambiente, Alejandro Encinas, tomará nuevas medidas contra aquellos verificadores que caigan en casos de corrupción, pero en realidad éstas funcionarán o tendremos que esperar al final de su administración para ver si los resultados fueron positivos.

IMPLANTACIÓN O IMPOSICIÓN: VERIFICA TU VEHÍCULO

6:45 AM. Es tarde, ya tendría que ir en camino, el mecánico no pudo dejar listo el motor ¡Caramba, no sé si vaya a pasar la verificación y hoy es el último día para hacerlo! Tener que pagar 137 pesos ya es un dolor de cabeza.

7:15 AM. Un sorbo de café y para afuera. Es horrible llevar todavía los tubos en la cabeza. El delineador se ha corrido a causa del Cavalier que va al frente de mi.

7:45 AM. Tránsito, lo que me faltaba, no voy a llegar y seguramente me encontraré con una gran fila, ni modo, es viernes. ¡Vaya día que me espera!

8:10 AM. Por fin soy la décima en turno; espero que esto sea rápido. Terminó de dar la última pasada y veo por el retrovisor que otros dos autos acaban de llegar.

9:05 AM. Ya casi una hora y apenas han pasado seis, ¿y si me retachan?, será otro día perdido, mi jefe no me dará permiso para volver a llegar tarde.

9:55 AM. La siguiente soy yo. El mecánico me hace una señal para que entre. Bajo del auto, él sube, lo coloca debajo del ratón, las revoluciones no son las que se esperaban, meneaba la cabeza en forma negativa, se acerca y me dice: “No pasó señorita, pero si gusta y tiene, hacemos que pase”.

10:20 AM. De regreso a casa, ¿quién me prestará?, si no consigo tendré que pagar los 529 pesos de la multa. Hablaré a la oficina para avisar que no llegaré.

Así como en este caso muchos de los capitalinos son presa fácil del tiempo y la corrupción. El principal problema de los verificentros es la venta ilegal de calcomanías. En su mayoría estas prácticas fraudulentas se realizan de común acuerdo entre el dueño del automóvil en mal estado o de un automovilista que no desea "perder el tiempo" llevando su auto a verificar.

Esta medida impuesta causó la irritación social que se muestra día a día en todos los ámbitos y más en el económico que afecta directamente los bolsillos de los capitalinos. Durante largos años, en México la crisis del poder y los fracasos económicos han conducido a la miseria a grandes sectores de la sociedad.

Pero esto no es todo, además de que la población ya no resiste los efectos de una crisis devastadora, de la cual el propio gobierno se niega a asumir la responsabilidad, ahora tiene que soportar los programas que "en su beneficio" diseñan las propias autoridades. En este sentido, los habitantes de la ciudad de México tenemos que sufrir los efectos de la contaminación y de los programas para combatirla.

Ni el *Hoy no Circula* tan calificado de "demagógico" por el propio Luis Donaldo Colosio, ni el sistema de verificación de contaminantes en los automotores en el que se embarcó a gran cantidad de dueños de talleres mecánicos para luego dejarlos abandonados a su suerte, han servido para reducir significativamente los índices de contaminación, pero lo que sí han logrado es exasperar a una población a la que cada vez más se le somete a mecanismos burocráticos en donde la corrupción se vuelve la norma y no la excepción.

La idea de crear *Centros de Verificación Anticontaminante* surgió en septiembre de 1986 gracias a una iniciativa de la Asociación de Talleres Automotrices (ATA), la cual presentó un estudio sobre el grave problema de la contaminación a las autoridades del DDF.

Durante el sexenio de Miguel de la Madrid (1982-1988), la *Comisión Nacional de Ecología*, a cargo de Manuel Camacho Solís, presentó un documento en el que planteó cien medidas contra la contaminación y ponía especial atención en los automóviles particulares, medidas que empezaron a aplicarse casi al término de dicho sexenio mediante varios acuerdos que fueron publicados en el *Diario Oficial de la Federación*, el 30 de diciembre de 1994.

CALENDARIO DE VERIFICACIÓN

| TERMINACIÓN | COLOR | MES |
|----------------|----------|---------------------|
| 5-6 | AMARILLO | ENERO-FEBRERO-MARZO |
| 7-8 | ROSA | FEBRERO-MARZO-ABRIL |
| 3-4 | ROJO | MARZO-ABRIL-MAYO |
| 1-2 | VERDE | ABRIL-MAYO-JUNIO |
| 9-0 Y PERMISOS | AZUL | MAYO-JUNIO-JULIO |

FUENTE: S.M.A



En suma: si en 1986 no se hubiera empezado a sustituir el combustible por gas en las termoeléctricas, ni reducido el plomo; si en 1989 no se hubiera organizado la verificación vehicular, y creado gasolineras oxigenadas y el programa *Hoy no circula*, y sobre todo, si no se contara con este *Programa Integral Contra la Contaminación Atmosférica* (PICCA), se habría atentado contra la viabilidad de la ciudad. Si cada sector cumple con la parte que le corresponde podrán modificarse las tendencias y garantizar mejores condiciones de salud y vida digna a todos los habitantes del Valle de México.

MILLONARIAS INVERSIONES Y POBRES RESULTADOS

La verificación vehicular en la ciudad de México, ahora negocio millonario de unos cuantos...

Frenar el crecimiento de la contaminación representaba un alto costo para la ciudad. En noviembre de 1992 se constituyó el *Fideicomiso Ambiental del Valle de México* como instrumento para captar y canalizar recursos adicionales al apoyo financiero de programas, proyectos y acciones para prevenir y controlar la contaminación en esta gran urbe.

Los recursos del Fideicomiso son captados por Petróleos Mexicanos (Pemex), mediante cada una de las gasolineras de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM); éstos se depositan en la Tesorería de la Federación y ésta a su vez los transfiere al Fideicomiso que se tiene en Banobras. El Fideicomiso es administrado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), su fiduciario es Banobras y dispone con un Comité Técnico integrado por el Instituto Nacional de Ecología, el gobierno del Estado de México, el Departamento del Distrito Federal y el secretario técnico de la Comisión Ambiental Metropolitana, actual jefe del gobierno del Distrito Federal, Cuauhtémoc Cárdenas.

Según fuentes oficiales, los ingresos totales del Fideicomiso hasta septiembre de 1997 ascienden a 323 millones de pesos, y los egresos incluidos en el Programa de Recuperación de Vapores y de Educación Ambiental, suman 108.71 millones, lo que arroja un saldo disponible de 214.88 millones de pesos

Ejecutado en su primera fase por Manuel Camacho Solís y retomado por Óscar Espinosa Villarreal, muchas de las medidas para prevenir la contaminación están parcialmente cumplidas, otras ni siquiera se han aplicado, o bien, presentan un grave rezago.

En enero de 1995 se aprobó la aplicación del aprovechamiento de un centavo por litro a las gasolinas adquiridas en la Zona Metropolitana del Valle de México para canalizar recursos al Fideicomiso Ambiental. Esto fue aprobado por la Alianza para el Crecimiento Económico del Distrito Federal, con una segunda etapa autorizada en marzo de 1996 (cuatro centavos a la Nova y dos centavos a la Magna).

Hace tres años se impuso un impuesto a la gasolina, con el cual se busca apoyar las acciones referentes al sistema de recuperación de vapores en las gasolineras. Hasta el día de hoy, la sociedad se pregunta de qué manera se han utilizado los ingresos obtenidos por este impuesto y si ha sido correcta la aplicación. En este sentido, la autoridad tiene la obligación de informar detalladamente al respecto.

No obstante, el supuesto gasto que se ha hecho hasta ahora para mejorar la calidad del aire no se ha visto reflejado. Seguimos respirando grandes cantidades de contaminantes, la flota vehicular sigue aumentando. Si no nos detenemos y participamos para disminuir este problema nosotros determinaremos si la ciudad continuará viviendo o morirá.

El diputado José Manuel Mijares, miembro de la 'ex Asamblea de Representantes en el Distrito Federal, critica la tardanza en el cumplimiento del programa de verificación: "Los ciudadanos pagan de uno a tres centavos por litro de gasolina cada vez que cargan combustible como un impuesto adicional cometiéndose además una gran arbitrariedad, ya que los contribuyentes pagan algo que debería de costar a los dueños de estos grandes negocios.

"Este impuesto, por ejemplo, no solamente se cobra en el Distrito Federal, sino en todas las gasolineras de la Zona Metropolitana, y sabemos que las que corresponden al Estado de México no cumplen prácticamente con ningún programa o los avances son mínimos. De esto tampoco se nos informa con veracidad", aseguró.

A su vez, el presidente del Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Gustavo Alanís, menciona: "Independientemente de las medidas que se han tomado con respecto al mejoramiento de las gasolinas (aún insuficientes) y en relación con el *Hoy no Circula*, las autoridades del Distrito Federal deberán de actuar con energía haciendo a un lado corrupción e impunidad en la venta de calcomanías en los verificentros".

Agregó: "Una herramienta importante para promover acciones de prevención, conservación, restauración y protección del medio ambiente será crear el *Fondo Ambiental para el Distrito Federal* (distinto al ya existente derivado del impuesto a la gasolina), el cual tendría la particularidad de que lo recaudado en el DDF en relación con la materia ambiental (pago de multas, derechos, permisos, licencias, autorizaciones y concesiones) iría directamente al mismo y no a la Tesorería del DDF. El gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas tendrá que adoptar una política de apertura y buena disposición para escuchar demandas y propuestas de la sociedad y hacerlas propias buscando dar una solución coordinada y conjunta a los reclamos de la población".

DE CENTROS-TALLER A VERIFICENTROS, ¿CORRUPCIÓN EN GRANDE?

“La corrupción es una desviación de la conducta de los funcionarios públicos que se apoyan en las normas establecidas para ponerse al servicio de intereses privados”.

Huntington

Hasta diciembre de 1995 había 700 centros de verificación de emisiones de vehículos en el área conurbada de la ciudad de México. Hoy existen 64, de los llamados “Verificentros Proambiental”.

Al inicio de la administración de Óscar Espinosa Villarreal existía una heterogeneidad en la aplicación de la normatividad para el servicio prestado por macrocentros, centros especializados y centros-taller de verificación vehicular.

Para revertir esta situación, se tuvo que solucionar de fondo el dilema con la verificación vehicular realizada por talleres mecánicos. A este problema de corrupción donde había más de mil autorizaciones otorgadas sin concurso previo.

El principal inconveniente en los centros-taller era la venta ilegal de calcomanías, que se hacía por medio del mismo centro o talleres mecánicos con prácticas fraudulentas. En su mayoría era de común acuerdo con el dueño de un automóvil en mal estado o de un automovilista que no deseaba “perder el tiempo”. También ocurría cuando un mecánico no podía afinar adecuadamente un vehículo y lo hacía pasar sin que el propietario se diera cuenta.

La reacción, de un cliente rechazado en la verificación por el taller mecánico que afinó su vehículo, era de desconfianza. Si se insistía en reparaciones mecánicas mayores y más costosas, el automovilista buscaba otra alternativa y ésta consistía en conseguir otro taller de verificación que le “pasara” el vehículo sin tener que invertir más dinero, según palabras del ingeniero Rodolfo Lacy Tamayo, quien fungía como director de Ecología.

La simplicidad original de los procedimientos de verificación y la multiplicidad de puntos donde se realizaba, dio margen a la corrupción y a la falta de eficacia en la verificación.

En una entrevista realizada a Sergio Sarmiento por el periódico *Reforma*, menciona: "Hoy resulta paradójico, pero el argumento que se dio para retirar el permiso de realizar verificaciones oficiales de vehículos, a los cientos de centros que existían con anterioridad, especialmente en talleres mecánicos, fue el de que en ellos existía corrupción. Sin embargo, se carecía de una indicación concreta sobre aquellos pequeños centros privados de verificación que fuesen más corruptos que los llamados macrocentros, predecesores de los actuales verificentros. Por el contrario, hay razones para pensar que la corrupción se concentraba precisamente en los macrocentros, pese a lo cual la autoridad tomó la decisión de privilegiar a estos últimos".

Eliminar todos los centros pequeños de verificación fue una medida injusta y quizá ilegal. Palabras más, palabras menos, se les acusó de corrupción sin tener pruebas individuales y sin darles derecho a audiencia. Después de eso se les retiró unilateralmente la concesión.

Con la perspectiva de replantear el programa *Hoy no Circula*, a través de vehículos limpios y eficientes en los centros de verificación, se tomó la decisión de crear los llamados verificentros. Las autorizaciones de éstos se otorgaron mediante tres concursos abiertos, donde los jurados fueron representantes de universidades, cámaras empresariales y organizaciones relacionadas con el tema. El proceso para evaluar las solicitudes fue documentado y supervisado en todo momento por la Contraloría General de DDF.

"Ninguna de las medidas que ha tomado el gobierno en cuanto al mejoramiento del medio ambiente ha funcionado; prueba clara son los verificentros, en donde los dueños reciben millones de pesos por hacerse tontos", dice el líder ecologista Jorge González Torres y agregó que la propuesta específica de su partido es poner un tope al parque vehicular, aplicar programas de sustitución de carros viejos, mejorar las gasolinas, hacer obligatoria la verificación regular a las empresas, motivar el uso compartido de automóviles particulares y hacer más eficiente el sistema de transporte colectivo.

Lo anterior implica tener conocimiento de que persisten las “transacciones” entre particulares y quienes realizan las verificaciones, lo cual muchas veces se hace por comodidad dando una “mordida” para que el automóvil “sí pase”, a sabiendas de que se encuentra en una situación reprobable. Lo peor de todo es pensar que si lo hace un individuo, no pasa nada. Desgraciadamente, no sólo lo practica usted, sino que es un número considerable de conductores que no caen en la cuenta de que eso les causa perjuicio, ya sea directamente sobre su salud o al medio ambiente.

Todas las operaciones realizadas en los verificentros tienen un respaldo digital y de video, lo cual permite su auditoría en el tiempo real. Debido al menor número de centros, la supervisión es más eficiente y se reducen los gastos administrativos del gobierno. El sistema se ha extendido al Estado de México.

Para la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca la verificación en el Valle de México tendrá que evolucionar conforme avance la tecnología automotriz y se utilicen combustibles alternativos en forma masiva. Los verificentros que no cumplan con los procedimientos y la calidad del servicio que la ciudadanía espera de ellos, seguirán siendo sancionados con rigor.

El “*Doble hoy no Circula*” y los verificentros han servido para enardecer aún más a los ciudadanos de la capital, cada vez que el gobierno emite una disposición en donde pretende ordenar el caos citadino, ésta se vuelve un negocio más para funcionarios y políticos de alto nivel y, por supuesto, un nuevo ingrediente que enciende los ánimos de una sociedad golpeada una y otra vez.

Así, el sistema de verificación, cuyo propósito fue obligar a los automovilistas a mantener sus vehículos en buen estado, parece haber creado un nuevo laberinto burocrático que le quita tiempo a los ciudadanos y los obliga a caer en prácticas corruptas.

LA FLOTA VEHICULAR HASTA EL PRIMER SEMESTRE DE 1997 SIGUE CONTAMINANDO

Los verificentros iniciaron su operación en enero de 1996. "Al principio, el sistema operó con 26 verificentros en el Distrito Federal, los cuales disponían de 151 líneas de trabajo. Para el tercer trimestre de 1997 sumaban 64 los autorizados, mismos que operaban 305 líneas. En esta ocasión se mejoró la distribución geográfica de los centros para evitar al máximo largas filas y molestias a los automovilistas y a la ciudad, en general", mencionó el ingeniero Rodolfo Lacy.

La principal fuente de contaminación atmosférica en la Zona Metropolitana del Valle de México está representada por 3 millones de automotores que al circular consumen diariamente 21 millones de litros de gasolina. De acuerdo con las últimas estimaciones realizadas por la *Comisión Metropolitana*, los vehículos aportan el 75 por ciento del volumen total de contaminantes arrojados a la atmósfera.

Los automóviles son máquinas imperfectas que están sometidos a desgaste y en muchas ocasiones a condiciones de operación forzada. Una mala afinación y la inoperancia de algunos de los dispositivos de control que poseen, producen emisiones contaminantes en exceso y fuera de los límites diseñados por el fabricante y aprobados por las autoridades ambientales federales.

"El 64 por ciento de la contaminación por esta causa proviene de los vehículos con más de diez años de antigüedad; éstos poseen carburador y requieren de una afinación por lo menos cada seis meses", según el mecánico Alfonso García, quien anteriormente laboraba en un centro-taller: "así la verificación o revisión del auto contribuye a detectar fallas mecánicas de un motor de esta naturaleza e induce a su reparación", explicó.

"Los actuales verificentros han permitido realizar una adecuada supervisión y brindar el servicio en diversos puntos de la ciudad para comodidad de los usuarios, de esta manera se supera la imagen de la verificación como "de mero trámite" al incrementarse la demanda del servicio de mantenimiento y reparación de vehículos", añadió el ingeniero Lacy.

Diversos medios de comunicación han manejado informaciones referentes al desarrollo del *Programa de Verificación Ambiental* correspondiente al primer semestre de 1997. De aquí se han desprendido declaraciones extraoficiales que indican un mayor parque vehicular en la capital del país ante una minoría existente en el Estado de México, con una diferencia del 60 por ciento, pues en el Distrito Federal se dispone de aproximadamente 900 mil automotores que ya cumplieron con dicho programa.

Según estadísticas de la dependencia antes mencionada, del total de automotores verificados se han rechazado 185 mil 402 en la Zona Metropolitana y en la entidad vecina suman 55 mil 981, lo cual demuestra que en la ciudad de México aun cuando el parque vehicular es mayor, el índice de rechazados es menor en comparación con el Estado de México que registró un 65 por ciento de automotores que incumplieron la normatividad.

TOTAL DE VERIFICACIONES REALIZADAS EN EL 1° SEMESTRE DE 1997

| COLOR | TIPO 0 | TIPO 1 | TIPO 2 | APROBADOS | RECHAZADOS | TOTAL |
|----------|---------|---------|---------|-----------|------------|-----------|
| AMARILLO | 96,360 | 71,946 | 204,870 | 373,176 | 101,288 | 474,464 |
| ROSAS | 91,925 | 74,403 | 190,946 | 357,274 | 94,519 | 451,793 |
| ROJOS | 86,886 | 73,532 | 188,525 | 348,943 | 88,530 | 437,473 |
| VERDES | 79,948 | 65,467 | 194,584 | 339,999 | 89,185 | 429,184 |
| AZULES | 57,320 | 39,110 | 152,675 | 249,105 | 75,028 | 324,133 |
| TOTALES | 412,439 | 324,458 | 931,600 | 1,668,497 | 448,550 | 2,117,047 |

FUENTE: SEMARNAP

No obstante, los números son una pequeña muestra de lo que enfrentamiento a diario los capitalinos con los altos índices de contaminación a pesar de que se llevan a verificar los autos. Es obvio que las soluciones a este tipo de problemas no son fáciles, ni se dan en corto plazo, pero valdría la pena aprender de las experiencias de otras ciudades como Londres o Los Ángeles donde se da estricto cumplimiento a los requisitos en materia de protección al ambiente.

PANORAMA GRIS. FALTA DE EFECTIVIDAD EN LOS PROGRAMAS AMBIENTALES

La contaminación tiene otra cara: la nuestra, la de la irresponsabilidad ciudadana. No dejamos descansar ni un solo día a la metrópoli: sin discreción también lanzamos basura no sólo a al aire, sino a las calles y avenidas.

El líder del Movimiento Ecologista Mexicano (MEM), Alfonso Ciprés Villarreal, mencionó: "Es absurdo que la sociedad civil gaste en la verificación, y se carezca de logros positivos". Además, dijo, que la corrupción en los verificadores y la falta de efectividad de los programas gubernamentales hacen necesario replantear ese proceso.

Ciprés se refirió a que han transcurrido casi dos lustros y los resultados no han sido del todo satisfactorios: "El programa funcionó en forma adecuada de dos años, durante la administración de ex regente Camacho Solís. Ahora es una maraña de corrupción", agregó.

A su vez, Natalia Escudero, del Partido Verde Ecologista de México (PVEM), destacó que el programa de verificación no se ha realizado conforme a lo establecido, ni siquiera ha respondido a los propósitos de su creación. Sin embargo reconoció que el objetivo fundamental de los programas para enfrentar la contaminación "es bueno, pero insuficiente porque las fuentes contaminantes crecen a un ritmo más acelerado que las estrategias impuestas por las autoridades para contrarrestar el deterioro del medio ambiente".

Pero, mencionar la problemática ambiental en el Distrito Federal, no es hablar únicamente de la contaminación atmosférica que tanto nos preocupa a quienes vivimos en la capital. Dicha problemática podría resolverse en parte cuando se apliquen las tecnologías limpias que en otros países han demostrado que se puede reducir en el consumo de carburantes.

Sin embargo, el panorama es pesimista, ya que en nuestro país prevalece una tecnología obsoleta, socialmente incontrolada, así como la explotación irracional de los recursos naturales renovables y no renovables, en función casi exclusiva de intereses particulares.

La nueva administración de Cuauhtémoc Cárdenas tendrá que adoptar una política de apertura y buena disposición para escuchar las demandas y propuestas de la sociedad y hacerlas propias, buscando dar una solución coordinada y conjunta a los reclamos de la población.

LOS BENEFICIADOS, SÓLO ALGUNOS

**“El mundo es mezquino porque
está mal gobernado, no porque
nuestra naturaleza esté corrompida”**

Dante

Los salarios constituyen el sustrato para todas las actividades productivas, agropecuarias y forestales. Su calidad y cuidado son determinantes para productividad y el sustento de la vida rural. La degradación por el mal manejo del suelo y de su entorno ambiental puede llevar al extremo de su inutilización sin remedio: desertización.

Tampoco se puede pasar por alto cómo han desaparecido las áreas verdes en la Zona Metropolitana del Valle de México. Esto ha disminuido considerablemente los pulmones que nos ayudaban a respirar aire menos contaminado, pues se han sacrificado estas zonas a favor de intereses económicos e ilícitos de políticos y funcionarios públicos que han cedido o permitido que sean utilizadas por distintos sectores, buscando a cambio una “mordida”, o un voto. En este sentido, habrá que desterrar las prácticas del amiguismo y el compadrazgo que tanto han beneficiado a unos cuantos y han perjudicado a la mayoría.

Así como pasa con la naturaleza, también acontece con programas propuestos por las autoridades y éste es el caso del de verificación vehicular. Para algunos grupos ecologistas los favorecidos son el gobierno y los propietarios de los grandes “macronegocios”.

“Ante la incapacidad del gobierno sólo disponemos con la bondad de la naturaleza, aunque a diario no tengamos los vientos favorables. El fondo del problema es la corrupción gubernamental. Mientras no haya un cambio de autoridades conscientes el caos seguirá creciendo y para el año 2000 habrá un parque vehicular de por lo menos 4 millones de unidades que, por supuesto, no tendrá cabida”, afirmó Jorge González Torres, del Partido Verde Ecologista de México (PVEM).

A su vez, el representante del Movimiento Ecologista Mexicano (MEM), Ciprés Villarreal, indicó que ascienden a millones de pesos las ganancias que provienen de la corrupción en los verificentros y que a pesar de las diversas denuncias por parte de automovilistas, las autoridades ambientales no solucionan el problema.

Para las autoridades, los beneficiados son los automovilistas que obtiene fácilmente la calcomanía prestándose al chantaje de los encargados de hacer la verificación o algunos talleres mecánicos que realizan la preverificación y que son los que generan la "industria de la corrupción". Como lo mencionó el ingeniero Lacy, "el 40 por ciento de los vehículos obtiene el sello de aprobación anticontaminante mediante el pago de una mordida".

¿Pero quién resulta el ganador en este juego? La operación diaria de redes de corrupción en los 74 verificentros que funcionan en el Distrito Federal desvirtúa el esfuerzo de las autoridades capitalinas por asegurar niveles razonables de emisión de contaminantes por parte del parque vehicular del área metropolitana y es una fuente de fraudes a los propietarios de automóviles y la burla de los sofisticados equipos electrónicos que se exigen a esos establecimientos.

Así, ningún programa de protección del ambiente podrá tener éxito mientras los habitantes de la misma gris y sucia ciudad de México no tomen conciencia de que las normas deben respetarse. Esta actitud —la misma que los mueve a ofrecer mordidas a los agentes de tránsito cuando cometen una infracción— sabotea cualquier esfuerzo.

Al mismo tiempo es preciso, por parte de las autoridades, la puesta en práctica de mecanismos de vigilancia adecuados a las numerosas modalidades existentes para burlar la verificación vehicular, desintegrar las redes de corrupción y alertar frente a nuevas argucias. Sólo así podremos reducir la contaminación atmosférica a niveles tolerables.

LA VOZ OFICIAL Y SUS DISCURSOS

La sobrepoblación y el crecimiento acelerado de la industria de la Zona Metropolitana del Valle de México son los principales factores que causan la contaminación. El subprocurador de verificación industrial de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), ingeniero Alfredo Faud, menciona: "El problema de la contaminación en el DF, proviene fundamentalmente de la combustión; es decir, la quema de combustibles por parte de la industria y automóviles. Tal vez ahora un poco más, ya que el 56 por ciento proviene de la quema de gasolinas de los casi tres millones y medio de automóviles que son modelos anteriores a 1980, éstos pueden contaminar más que un vehículo 1990 y posterior".

De igual manera, el presidente de la Asociación de Verificentros del Distrito Federal, Prudencio Villalba García, afirma: "El grave problema de la contaminación en el Valle de México y su área metropolitana es de todos conocido, claro, el automóvil, por lo cual el programa de verificación debe avanzar".

En este sentido, al hablar sobre las diferencias, dijo que en la capital del país desde el año pasado se han puesto en práctica una serie de acciones para evitar corruptelas o malos manejos, entre ellas: la prueba de video, la seguridad y aforo.

En el caso del video, explicó: "Durante las 24 horas se graban los verificentros, incluso cuando están cerrados a fin de evitar que en horas no laborables de manera indebida verifiquen fuera de criterio y de los límites marcados por la autoridad; el sistema de aforo es contar los carros que entran y salen. Estos programas no funcionan en el Estado de México".

Abundó: "El programa debe ser el mismo para luchar contra el problema de la contaminación y aunque hemos conseguido reducir de alguna manera no se han logrado todos los objetivos deseados. La verificación es un programa que dará resultados a largo plazo; hay que entender que gran porcentaje del parque vehicular son modelos anteriores a 1980. Por lo único que estamos luchando es para que la prueba sea una y tenemos el compromiso de que se a 1998".

Durante una entrevista con los medios de comunicación, el actual secretario del Medio Ambiente capitalino, Alejandro Encinas, admitió que la corrupción invade los talleres de preverificación, que son un engaño para los automovilistas porque no hacen la afinación, sino sólo trucos, y también a la ciudadanía para la que lo más importante es pasar la verificación.

Pero por el lado de las autoridades, también hay mucho qué excavar hasta llegar al fondo y aclarar quién les da a los “coyotes” las boletas oficiales de multas que éstos venden entre 200 y 250 pesos a quienes ya se les agotó el lapso para verificar su vehículo.

El secretario del Medio Ambiente indicó: “El buen juez, empieza por su casa y nosotros no toleraremos vehículos contaminantes en el DF, porque no sólo es mal ejemplo, sino una violación a la ley, y la autoridad es la primera que debe acatarla”, concluyó.

Como pequeño recuento de lo que fue la administración de Óscar Espinosa Villarreal: el aumento de la población creció 15 millones de habitantes, de los cuales casi ocho viven en el Distrito Federal. El consumo de combustibles rebasó los 43 millones de litros que en 1994 se destinaban al consumo de alrededor de 30 mil industrias y 12 mil establecimientos de servicio y aproximadamente 2.5 millones de vehículos.

Esta problemática hacía evidente la necesidad de tomar medidas inmediatas dirigidas a la revisión y en su caso, reforzamiento de las medidas existentes. Era también clara la necesidad de aplicar nuevos programas con base en una visión integral y de largo plazo, apoyados en una activa e informada participación de la sociedad.

Las medidas que se han adoptado en los últimos años para frenar el deterioro de la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México han dado buenos resultados, pero la contaminación atmosférica es a tal grado compleja que la evolución de esas soluciones ha ido demasiado lenta.

**LA VERDAD NO ES SUFICIENTE,
LA CONTRAPARTE HABLA**

**“Hoy día, como tantos,
camino con mi esposa y mis hijas
por la avenida de los árboles muertos,
respirando apenas bajo el hongo
viscoso que como cielo de gases
cubren la ciudad del sol estos días”.**
Homero Aridjis.

Y mientras la ciencia y sus protagonistas avanzan sin tropiezos, los capitalinos continúan padeciendo las consecuencias de la contaminación atmosférica.

-¿Cree usted que le afecta la contaminación?

Juan Martínez Figueroa, de 57 años, de oficio bolero, responde:

-Sí, cómo no, los ojos me arden mucho

-¿Alguna otra molestia?

-Gripe, de vez en cuando

-¿Tiene usted automóvil?

Suelta la carcajada y responde:

-Sí, es éste -y señala la silla donde se sientan los clientes para sacarle brillo a sus zapatos, en cuyas extremidades sobresalen cuatro pequeñas llantas.

-¿Qué debería hacerse para reducir la contaminación?

-No, ps... ahí los expertos son los que deberían decidir; sin embargo, los “expertos” no se ponen de acuerdo.

Estela Flores, ama de casa, menciona: “Hay que hacer mucho más; el gobierno tiene que mejorar las leyes relacionadas con el ambiente, así como instrumentar programas más eficaces. Las empresas tienen que cambiar la forma en que fabrican sus productos y los ciudadanos debemos modificar nuestros hábitos de consumo y conductas cotidianas. Todos debemos actuar y organizarnos, colaborar y exigir que las cosas se realicen como debe de ser”.

LAS INFLUENCIAS CONTAMINAN

Jueves 26 de enero, 15:30 horas. Lugar: verificentro Grupo Express Veyca, ubicado en calzada de Guadalupe No. 70, colonia Peralvillo.

El promedio diario de vehículos que ingresan para su verificación es de 300 unidades. El 70 por ciento aprueba y el 30 por ciento es rechazado.

-¿Por qué hasta ahora trae a verificar su automóvil?, se le pregunta al conductor de un Tsuru rojo carmesí, modelo 1991, placas 294-EME, con calcomanía roja, cuyo plazo de verificación venció en noviembre.

El joven conductor explica:

-Se nos extravió la hoja rosa y fuimos a sacarla a la Dirección de Gestión de la Calidad del Aire.

-¿Cuánto pagó por los derechos de reposición de la hoja rosa?

-No, no pagué nada.

-Y por no presentar el vehículo en el plazo establecido, ¿tampoco pagó multa?

-No, nada, sólo los 83 pesos de la verificación.

-¿Y por qué no pagó los derechos correspondientes?

-El carro es de la Secretaría de Agricultura. Está adscrito a la Coordinación General de Delegaciones. Yo sólo soy el chofer del titular. Ese día el Tsuru carmesí no aprobó la verificación, las influencias también contaminan.

Por su parte, señor Roberto Calderón, indica con cara de preocupación y molestia al mismo tiempo: "los automovilistas nos quejamos de que los vehículos particulares tengamos que pagar la verificación, mientras que los autos pertenecientes a las dependencias de gobierno, pasajeros y de carga no cumplen con la norma".

Por consiguiente, la lucha por la preservación ambiental en el Distrito Federal es y debe ser parte de la corresponsabilidad, único camino para solucionar a fondo los problemas. El medio ambiente es responsabilidad de las autoridades, pero indiscutiblemente también de la ciudadanía con la concurrencia de estos esfuerzos pueden lograrse las metas que la población capitalina merece.

CONCLUSIÓN

CONTAMINACIÓN: SOLUCIONES DE FONDO

Una vez más, la población del Distrito Federal ha mostrado voluntad y disposición a las autoridades capitalinas para dar solución a uno de los múltiples problemas que nos aquejan: la contaminación ambiental. Por encima de todo está la salud de la población, la cual no podrá en ningún momento depender del mejor aliado (el viento), ni de las autoridades para resolver el grave problema que ha transformado la vida de los defefios en los últimos días. Por años se ha hablado de grandes inversiones y programas, sin que hasta el momento esto se vea reflejado en el mejoramiento de la calidad del aire que respiramos.

Es por ello que sociedad y gobierno requieren actuar conjuntamente en busca de soluciones de fondo, exigiendo a las autoridades la elaboración de normas más estrictas y, a los distintos sectores de la sociedad, el cumplimiento cabal de las mismas, evitar la corrupción que aún se genera con programas como el Doble Hoy no Circula y con la verificación vehicular. Asimismo, las autoridades deberán incentivar a los concesionarios de gasolineras, propietarios de vehículos, así como a los dueños de verificentros, que sí cumplen con las normas respectivas. Una de las maneras de poder incentivar estos sectores sería dándoles facilidades para ascender al crédito tan necesario para la compra de tecnología de punta que sea "ambientalmente responsable", y para la renovación del parque vehicular.

Por otra parte, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), deberá castigar con rigor a todos aquellos que de alguna manera incumplan las normas establecidas para el mejoramiento de la calidad del aire en este gran Valle. Es difícil imaginar al Distrito Federal, una de las ciudades más grandes, más poblada y más contaminada del mundo, sin un marco jurídico-ambiental propio.

No obstante, los capitalinos tenemos la obligación de dar mantenimiento a nuestros vehículos, así como de utilizar convertidores catalíticos, de acuerdo con las posibilidades económicas. La autoridad, a su vez, deberá diseñar un sistema de transporte integral que ofrezca precios justos, mejor servicio, ampliación de la cobertura, puntualidad, limpieza y seguridad para los usuarios, lo que podría desincentivar el uso del automóvil.

Otro punto importante consiste en poner mayor atención en la reglamentación de las "paradas de los micros" y de los nuevos autobuses que sustituyeron a la ex Ruta 100, ya que se paran en cualquier punto de la ciudad sin importarles las molestias que nos ocasionan.

Es necesario tener conciencia de la magnitud del problema, del riesgo y de sus proyecciones, pues de otra manera se podría cometer el grave error de pensar que una sola acción ejecutada durante breve tiempo o por un solo sector de la sociedad podría resolver los problemas. Como es sabido, las decisiones precipitadas sólo debilitarán la estrategia que impone el gobierno y las dilataciones en el cumplimiento de la responsabilidad echarán por la borda el esfuerzo de los demás.

Frenar el crecimiento de la contaminación será una hazaña social y pública. No existe, en este momento, ninguna otra ciudad en vías de desarrollo que esté realizando un esfuerzo de tal magnitud. Sin embargo, nuestro referente no es hacer más que otros, sino hacer lo que sea necesario por frenar realmente la contaminación.

Actualmente se están destinando, en el ámbito nacional, cerca del 1 por ciento del Producto Interno Bruto a los asuntos ambientales. Esto es un claro indicador de la importancia que tiene la lucha por lograr un mejor ambiente para los mexicanos.

FUENTES

BIBLIOGRAFÍA

Alegria, Margarita, et. al, Manual para el manejo de información en la investigación documental, México, UAM Azcapotzalco, 1985, 46pp.

Caramón Arana, Cristina, Las fuentes de información impresas, México, Edicol, 1988, 119pp.

Caramón Arana, Cristina, El proceso de investigación, México, Edicol, 1989, 176pp.

Baena Paz, Guillermina, Instrumentos de investigación, México, Editores Mexicanos Unidos, 1985, 134pp.

Cázares Hernández, Laura, et. al, Técnicas actuales de investigación, México, Trillas, 1991, 244pp.

Ferreira, A., En defensa de la vida, Buenos Aires, Argentina, Albatros, 159pp.

Ibarrola, Javier, El reportaje, México, Gernika, 1994, 135pp.

Leñero, Vicente y Carlos Marín, Manual de periodismo, México, Grijalbo, 1986, 315pp.

Mier, Javier Luis, Periodismo Interpretativo, México, Trillas, 1994, 195pp.

Ribera Serrano, Octavio, et. al, Contaminación atmosférica y enfermedades respiratorias, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, 125pp.

Szekely, Francisco, et. al, El medio ambiente en México y América Latina, México, Nueva Imagen, 159pp

Toffler, Alvin, El shock del futuro, Barcelona, Plaza Wanes, 1980, 320pp.

Turk, Amos, Ecología y medio ambiente, México, Interamericana, 1984, 227pp.

Vázquez, M., Ecología y formación ambiental, México, Mc Graw Hill, 1985, 129pp.

Wager, Trevis, Contaminación, causas y efectos, México, Gernika, 1996, 423pp.

HEMEROGRAFÍA

Aguilar, Miguel Ángel, "Rincón del lector", Ecología y Medio Ambiente, Tlanepantla, Estado de México, 30 de octubre de 1997, p.3

Albert, Liliana, "Sociedad y contaminación: de víctima a guardiana", Este país, México, D.F., julio de 1993, pp.47-49

Bardón, Alejandra, "Insisten en volver a verificar", Reforma (Ciudad y Metrópoli), México, D.F., 25 de septiembre de 1997, p.5

Cobián, Felipe, "Guadalajara, a un paso del programa de contingencia atmosférica: rechazó al hoy no circula, porque no funciona", Proceso, México, D.F., 29 de enero de 1996, p.12

Enríquez Fuentes, Elena, "Hoy no circula bajo revisión", Macrópolis, México, D.F., 27 de junio de 1994, pp.6-15

García Cantú, Gastón, "El papel de la corrupción", Proceso, México, D.F., 20 de noviembre de 1976, pp.35-36

Grajeda, Ella, "Aligeran las verificaciones", El Universal (Nuestra Ciudad) México, D.F., 24 de julio de 1996, pp.1-2

Ibarra, María Esther, "Contra la contaminación las autoridades hacen sólo propaganda", Proceso, México, D.F., 22 de enero de 1990, pp.24-27

"Informe para la comparecencia del doctor Eduardo Palazuelos Rendón ante la Asamblea de Representantes del Distrito Federal", D.F. Secretaría de Medio Ambiente, México D.F., octubre de 1997, pp.71-83

"Informe anual 1995, Red automática de monitoreo atmosférico", Dirección General de Prevención y Control de la Contaminación, México D.F., junio de 1996, pp.30-33

“IMECA” Comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación, México D.F., julio de 1995, p.8

López, Jorge, “Detectan corrupción al verificar”, Reforma (Ciudad), México, D.F., 7 de mayo de 1996, p.1

Medina, Francisco, “Hoy, como era en un principio”, Macrópolis, México, D.F., 27 de julio de 1994, pp.22-23

Melgarejo Gómez, Rafael, “A nivel mundial somos punta de lanza en verificación”, Ecología y Medio Ambiente, Tlanepantla, Estado de México, 15 de mayo de 1997, pp.10-12

Millán, Daniel, “Detecta 126 anomalías en verificentros”, Reforma (Estado), México, D.F., 22 de agosto de 1997, p.14

Monje, Raúl, “Contingencia ambiental: la capital recoge la sucia cosecha de 48 años de incapacidad, improvisación y contradicción”, Proceso, México, D.F., 29 de enero de 1996, pp.6-13

Padilla, Carlos, “Contaminación: inconsciencia ciudadana y empresarial”, Macrópolis, México, D.F. 22 de abril de 1993, pp.14-24

“Programa Integral contra la contaminación atmosférica”, Secretaría del Medio Ambiente, México D.F., octubre de 1990, pp.16-19

“Programa Para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000”, Departamento del Distrito Federal, México D.F., agosto de 1997, 247pp

“Programa de Verificación Vehicular obligatoria en la Ciudad de México, Informe anual 1996”, Secretaría del Medio Ambiente, Dirección General de Prevención y Control de la Contaminación, México D.F., abril de 1997, pp.13-20

Romero Sánchez, Gabriela, “Red de corrupción en la verificación vehicular”, Novedades, México, D.F., 12 enero de 1998, pp.1-16

Ruiz, Ángeles, “Fracasó el Hoy no Circula”, El Universal (Ciudad) México, D.F., 2 de octubre de 1997, pp.1-2

Velazco C. Elizabeth, "Corrupción y planes inefectivos, la contaminación no bajó", Excélsior, México, D.F. 14 de julio de 1996, p-1

Mijares Jiménez, José Manuel, miembro del Partido Acción Nacional (PAN); 24 de noviembre de 1997.

Restrepo, Iván, director del Centro de Ecodesarrollo; diciembre de 1997.

Ríos, Mario, automovilista, enero de 1998.

Rodríguez Ruiz, René, miembro del Partido del Trabajo (PT); 27 de noviembre de 1997.

Rosas Rosas, Juan Carlos, gerente general del verificentro “Provida”; enero de 1998.

Villalba García, Prudencio, presidente de la Asociación de Verificentros en el Distrito Federal; enero de 1998.

Zamora, Octavio, mecánico; 28 de enero de 1998.