

## CIUDAD INASIBLE Y SIN FULGOR<sup>1</sup>

ENRIQUE PROVENCIO

*Los principales problemas urbano-ambientales de la ciudad de México no necesariamente son los que percibe la opinión pública ni los que destacan los medios de comunicación. Para los especialistas, el problema de mayor magnitud se refiere al agua. Pero en la agenda mediática son los temas de las vialidades y el transporte a los que se destina más cobertura. La población, por su parte, denuncia conflictos por el ruido, la afectación de parques y árboles, a así como violaciones al uso del suelo, demostrando que son las molestias inmediatas, más que los asuntos generales -como la degradación de los ecosistemas-, las que movilizan.*

*A José Emilio Pacheco*

¿Qué es lo primero que ves al cerrar los ojos y pensar en la ciudad de México? Esta es una de las preguntas que le hicieron a un grupo de universitarios que participaron en un estudio de imagen y percepción sobre la capital del país. Es seguramente el mismo ejercicio que millones de personas hacen en la somnolencia del Metro, en el alto del semáforo, en el apretujamiento de los microbuses, y es también una de las preguntas para el futuro: ¿Cómo se ve la ciudad de las próximas décadas?

---

<sup>1</sup> AGRADEZCO A CAROLINA FARIAS SUS OBSERVACIONES AL BORRADOR DE ESTE ARTÍCULO.

EL TÍTULO DE ESTE ARTÍCULO SE DERIVA, POR SUPUESTO, DE "ALTA TRAICIÓN", POEMA DE JOSÉ EMILIO PACHECO. LOS SUBTÍTULOS PROVIENEN LITERALMENTE DE OTROS DE SUS POEMAS, QUE ENSEGUIDA SE CITAN POR NÚMERO DEL SUBTÍTULOS: 1) DE *EL REPOSO DEL FUEGO*, FCE, 1966. 2) DE SÉPTIMO SELLO", EN *IRÁS Y NO VOLVERÁS*, FCE, 1973. 3) DE "TRUENO", EN *EL SILENCIO DE LA LUNA*, ERA, 2004. 4) DE "TITANIC", EN *EL SILENCIO DE LA LUNA*, ERA, 2004. 5) DE *EL REPOSO DEL FUEGO*, FCE, 1966. 6) "AL FIN EL PORVENIR", EN *LA ARENA ERRANTE*, ERA, 1999. "UNA CIUDAD DESECHA, / GRIS, MONSTRUOSA", QUE CIERRA EL TEXTO, ES DE "ALTA TRAICIÓN", EN *TARDE O TEMPRANO*, SEGUNDA EDICIÓN, FCE, 1986.

En ese estudio, de Leticia Ortiz, los interrogados respondían principalmente que veían contaminación, gente y tránsito. Otros temas que aparecen comúnmente en estudios de opinión son sobre todo inseguridad, crisis y corrupción. Aunque opiniones, estadísticas y tendencias no siempre coincidan, aunque la información de los medios, las conclusiones de los expertos y otras perspectivas difieran en asuntos concretos, las imágenes predominantes no sólo del Distrito Federal sino de toda la zona metropolitana se articulan generalmente con los rasgos de desbordamiento, sobrepoblación, lentitud y deterioro.

Eso se sobrepone con otra realidad: la de un espacio que sigue atrayendo por sus oportunidades, opciones educativas, patrimonio cultural y diversidad a pesar de su declive tendencial y de la emergencia de ciudades relativamente más prometedoras.

### **La ciudad, en estos años, cambió tanto**

Los pocos estudios sobre la manera en que se ve la ciudad concluyen que hay una imagen urbana común, pero también variaciones marcadas por muchos factores sociales, de procedencia, de educación y otros. Es lógico aunque no siempre obvio: se ve el entorno como se vive, se padece, se tolera o se disfruta.

La ciudad completa es inasible, hasta para los taxistas, que desde hace tiempo trabajan sólo por sectores. El funcionario se ocupa de su demarcación y no hay autoridad para todo el conglomerado. Sólo los urbanistas tienen una imagen de conjunto, aunque ni ellos están siempre de acuerdo sobre las dimensiones completas de la ciudad.

Las dimensiones no son lo único que ha cambiado, pero suelen identificarse como una fuerza propulsora de otras transformaciones. La trama urbana completa aumentó 57 veces de extensión en 100 años, de 1900 a 2000, mientras la población aumentaba 52 veces. En otras palabras, la urbe se fue dispersando: antes era más densa, no sólo más chica o compacta, y el proceso continúa.

Ya a mediados de los años cincuenta se estaba desbordando la ciudad capital en una metrópolis con municipios del Estado de México, y a partir de ahí cada censo confirma el número creciente de municipios y delegaciones, hasta las 51 unidades que el INEGI identificó para el 2000 con 1,793 km<sup>2</sup> en total, aunque para otras fuentes son ya 58 municipios y 16 delegaciones las que forman la ciudad.

El dato no dice demasiado a quien ve, o más bien imagina, los bordes urbanos desde la zona en la que regularmente vive, trabaja, viaja. Y esa zona es generalmente limitada, unas cuatro o cinco delegaciones en el DF y pocos municipios en el Estado de México, incluso para los que se desplazan durante más de tres horas al ala de la casa al empleo o a la escuela y de vuelta a casa.

Por eso la ciudad se piensa y se identifica por referentes comunes: calles o más concretamente vialidades y cruces, algunos y contados parques, ciertos sitios patrimoniales emblemáticos y, claro, centros comerciales. También por recuerdos, por imágenes reales o aprendidas, por litografías y fotos que son el contrapunto de la desmesura. No se sabe muy bien dónde termina la llamada mancha urbana, que a la distancia parece inmedible y que no alcanza a ser conocida nunca por el urbanita medio. Seguramente por eso, frente al acercamiento convencional es más efectivo el lenguaje de la crónica, que resume experiencias, o de la poesía, que transforma imágenes o, como dice Serge Gruzinski, que *dan voz a los latidos de la megalópolis*.

Si acaso, el referente que se toma en cuenta es el tiempo en llegar a una caseta de pago en las carreteras, en acercarse a la terminal de autobuses, al aeropuerto. Es el tiempo, no tanto la distancia. Una línea imaginaria entre los nuevos caseríos que/Se construyen llegando desde la carretera de Puebla hasta las primeras colonias que se encuentran cuando se viaja desde Querétaro daban, a mediados de 2005, una línea continua de 69 kilómetros aproximadamente. La otra diagonal entre los primeros caseríos viajando desde Hidalgo y los que están encaminándose desde Toluca, dan otra línea de 71 kilómetros, pero la línea entre el límite entrando desde Cuernavaca hasta el área ya conurbada de Hidalgo es de alrededor de 91 kilómetros. Las distancias seguirán creciendo, pero asombrosamente no es ese el principal problema, sino la falta de conexiones fluidas con medios para una movilidad eficiente.

## **Y POCO A POCO FUIMOS DEVORANDO LA TIERRA**

Es un hecho: esa expansión continuará. Ya no tanto como en el siglo pasado, pero tampoco hay mucho hacia dónde extenderse. Si en los cincuenta se saltó a metrópolis, desde los ochenta se pasó a megalópolis, aunque el área metropolitana estuviera perdiendo peso económico frente al resto del país. La megalópolis continuará creciendo durante décadas y aun siglos, cómo ha dicho entre otros Gustavo Garza, y ya en conjunto puede cobrar un nuevo y poderoso peso

gravitatorio en el país.

Desde cerca de 1995 hay más población en la parte metropolitana del Estado de México que en el Distrito Federal, y esa diferencia seguirá creciendo. En algunas zonas, en particular las delegaciones centrales del DF, la ciudad se está repoblando, densificando, pero en el resto sigue dispersándose, ganándole tierra a la agricultura, a los bosques que han sobrevivido. Se está construyendo donde hay suelo más barato: en los municipios del Estado de México se vienen edificando alrededor de diez veces más viviendas que en el DF, sin la infraestructura suficiente, sin garantizar el abasto de agua, el suministro de servicios.

Con la expansión seguirá recortándose el tiempo. La movilidad continúa perdiendo terreno, no sólo el terreno continúa perdiéndose. Los lazos funcionales de la megalópolis se van estrechando, a pesar de que la ciudad también se está volviendo más desigual y fragmentada: por el poniente crece aceleradamente una zona moderna aunque frágil, por el noroeste y el suroeste se dispersa un poblamiento de bajos ingresos, y también frágil. La megalópolis ya interiorizó la segmentación como criterio operativo: una línea aérea nueva de bajo costo, por ejemplo, se ha planeado en función de los viajeros del poniente de la ciudad, que podrán tomar los vuelos desde el aeropuerto de Toluca a partir de 2006.

Hay fragilidad y vulnerabilidad compartidas pero generalmente se piensa, sin embargo, que el problema está en otro lado, no donde se vive. Hay diferencias, es cierto, pero se cree que hay más riesgos allá lejos, conforme se alejan las ondas urbanas, lo que viene ocurriendo desde el siglo XIX.

## **AHORA ESTAMOS A LA INTEMPERIE**

La crisis lleva declarada casi cuatro décadas, aunque sus signos más visibles hayan cambiado y sigan modificándose, o más bien sumándose. Por encima de las escalas urbanas, lo que más se sigue registrando entre la opinión como el problema central es la contaminación atmosférica. Según una encuesta de 2002, al interrogarse de manera directa por el medio urbano, la contaminación se identificaba como el problema principal, y en otra de mayo de 2005 el 84% de los entrevistados afirmaba que la contaminación había aumentado en los últimos 15 años.

Paradoja de la representación: en la contaminación es en lo que se vienen alcanzando avances más concretos y comprobables de entre todos los asuntos urbano-ambientales metropolitanos. Los sistemas de monitoreo e información al público están verificados por agencias externas al gobierno, pero un estudio de percepción mostró que el 30% de los entrevistados creía que los datos oficiales sobre la calidad del aire eran falsos. Lo más probable es que con otros temas esté ocurriendo lo mismo, aunque no se conozcan los detalles.

Las divergencias entre opiniones, percepciones, medios de comunicación e investigación académica no importarían mucho si no fuera porque la forma en que se configura el conocimiento colectivo tiene gran relevancia para las políticas públicas. En la gran heterogeneidad urbana lo común es, generalmente, lo que se reconoce en la cobertura de los medios de comunicación, única posibilidad de aproximarse a realidades metropolitanas que pueden resultar tan extrañas como si se tratara de hechos de países lejanos reportados por corresponsales.

En la crisis de la ciudad, sin embargo, no son los asuntos ambientales los más agobiantes, pues antes están la inseguridad, el desempleo, los apuros económicos en general y la corrupción. Cuando se pregunta por los problemas principales, los temas ecológicos y urbanos suelen aparecer después del quinto o sexto sitio, con la contaminación, el agua, los residuos o el tráfico.

Aparecen desconectados y sin relacionarse entre sí, por ejemplo la deforestación se desvincula del agua o el transporte de la contaminación. Lo que en la jerga profesional se nombra como crisis urbana sistémica entre la población aparece más como molestia inmediata.

La cobertura noticiosa de los últimos años en la zona metropolitana de la ciudad de México ha tenido un protagonista indiscutible: las vialidades. La vivienda, el ruido, el equipamiento, Y hasta la contaminación y los residuos, entre otros problemas, han quedado opacados por distribuidores viales, carriles confinados, *vueltas inglesas*, ampliaciones de calles, reducción de camellones y asuntos parecidos. Entre 2003 Y 2005 las vialidades ocuparon en promedio el 200/0 de la cobertura noticiosa.

No es éste un sesgo ocasionado sólo por los segundos pisos, las obras más conocidas de la ciudad entre 2002 y 2005 aunque no las más costosas, sino una expresión de la centralidad que tiene la movilidad en la realidad cotidiana. Si al

tema de viabilidades se suma el del transporte, casi la tercera parte de la cobertura noticiosa en la zona metropolitana se ha dedicado a la movilidad. Sólo en el DF hay casi 14 millones de viajes diarios, que sumados a los de los municipios conurbados dan casi 21 millones de viajes por día. El transporte es la fuente principal de la contaminación atmosférica, aunque una parte de la población siga achacando al disminuido sector industrial la causa principal de las emisiones contaminantes.

**Puesta al día: 15 recomendaciones sobre información,  
imágenes, crónica, historia y políticas de la ciudad de México y  
zona metropolitana**

**Análisis general:** La ciudad de México en el fin del segundo milenio. Gustavo Garza, coordinador. El Colegio de México-GDF, 2000. Contiene ensayos históricos, geográficos, ambientales, económicos, demográficos, de planeación urbana, entre otros, y sigue siendo el compendio analítico más completo disponible.

**Historia de la ciudad hasta la década pasada:** La ciudad de México. Una historia. Serge Gruzinski. FCE, 2004.

**Historia ambiental:** *De las chinampas a la megalópolis.* El medio ambiente en la cuenca de México. Ezequiel Ezcurra. FCE, colección la Ciencia para Todos, número 91, tercera edición, 2003. Recorre las grandes etapas del doblamiento en la cuenca y sus repercusiones ecológicas.

**Calidad de vida urbana** en una visión de conjunto de la ciudad: *GEO Ciudad de México. Una visión del sistema urbano ambiental.* Centro GEO-PNUMA-GOF, 2003. La publicación consta de un libro y un disco compacto con un novedoso sistema de consulta cartográfica, estadística y documental.

**Planeación metropolitana:** *Programa de ordenación de la zona metropolitana del Valle de México,* 1998. Sigue vigente; a principios de 2006. Para el DF, Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, 2003. Ambos pueden verse en [www.paot.org.mx/centro/index.html](http://www.paot.org.mx/centro/index.html). En esta misma dirección electrónica pueden encontrarse más programas públicos, como los de residuos sólidos, agua, aire, transporte, protección civil y cambio climático.

**Política ambiental:** *Hacia la agenda XXI de la ciudad de México.* Secretaría del Medio Ambiente del GOF, 2004. Se trata de una propuesta abierta a discusión sobre los temas, estratégicos del futuro de la ciudad.

**Sismos:** 20 años después. *Los sismos de 1985*. PUEC-UNAM, 2005.

**Compilación periodística dinámica** de temas urbano-ambientales: [www.paot.org.mx](http://www.paot.org.mx) Una síntesis de noticias que se puede consultar por tema, delegación y medio, y que se actualiza diariamente.

**Información estadística** sobre recursos, doblamiento, economía y gestión: *Estadísticas del medio ambiente del Distrito Federal y zona metropolitana 2002*. INEGI, 2005.

**Competitividad y comparaciones con otras ciudades:** *OCDE Territorial Reviews: Mexico City*, 2004. Análisis realizado por expertos de la OCDE que aunque se centra en la competitividad, contiene aportes sobre recuperación urbana y gobierno metropolitano.

**Imágenes satelitales**, de fotos aéreas y otras: en [www.inegi.gob.mx](http://www.inegi.gob.mx) se puede ver el mapa digital de México, que permite consultar con acercamientos la traza urbana. En [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com) están disponibles imágenes satelitales de resolución muy aceptable para casi toda la zona metropolitana.

**Percepción urbana y opinión:** *Comunicación educativa ambiental en la cuenca de México*. Comisión Ambiental Metropolitana, 2004. Uno de los pocos estudios publicados que discuten la relación entre políticas y percepciones.

**Crónica urbana:** *México DF: lecturas para paseantes*. Antología de Rubén Gallo. Turner, 2005. Incluye 44 crónicas organizadas por temas como lugares, transportes, monumentos, delicias, desastres, entre otros.

**Registro fotográfico:** *ABCDF Diccionario gráfico de la ciudad de México*. Fundación Televisa, 2001. Contiene 1856 imágenes organizadas en 515 entradas y 45 textos breves.

**Una guía turística bien ilustrada y documentada:** *Ciudad de México*. Aguilar-Secretaría de Turismo GDF, 2003.

Selección: Enrique Provencio.

El transporte también es, por supuesto, la causa de la lentitud en la movilidad, de la carga en el tráfico y, en consecuencia, de las pérdidas de tiempo en los desplazamientos. Este es un caso particular en el que cada quien tiene su estadística privada pues los datos públicos disponibles son pocos e incompletos.

Según una encuesta de septiembre de 2005, el 27% de la población de la zona metropolitana pasaba más de dos horas al día en el transporte, y el 29% entre una y dos horas.

La ciudad avanza cada vez más rápido hacia la lentitud, pues nunca como en la presente década se agregaron tantos vehículos a la circulación. La disponibilidad de créditos y un abaratamiento relativo, por ejemplo, hicieron que en 2004 sólo en el DF las altas de autos particulares fueran poco más de 238: mil, ya descontadas las bajas. No se conoce bien el dato metropolitano, pero el hecho es que mientras aumenta aceleradamente el número de vehículos no se incrementan proporcionalmente, ni resulta posible, los espacios para ampliar o tener nuevas vialidades, que ya de por sí ocupan casi la tercera parte del territorio urbanizado.

La competencia por el espacio será cada vez más intensa, y también la tensión por aliviar el tráfico y aumentar las obras viales, y con ello se incrementarán otras presiones como la circulación misma, el ruido, los accidentes e incluso las emisiones, para no hablar de la propia exigencia política por más y más vialidades. En la actualidad, las principales vías de tránsito están ocupadas en poco más del 90% por autos privados, y en apenas 2% por transportes públicos.

## **NOS DEJA INDIFERENTES LA PALABRA CATÁSTROFE**

Pero más allá de la contaminación y su causa principal, que es la circulación vehicular, la ciudad está a la intemperie por desajustes muy profundos en sus soportes ambientales, sobre todo por la insuficiente recarga de los acuíferos y el deterioro de los ecosistemas, que repercuten de manera directa en la seguridad o más bien en la vulnerabilidad física de la ciudad, especialmente del primer contorno del Distrito Federal. Técnicamente así se reconoce. En los medios los temas de agua aparecieron entre el cuarto y el séptimo sitios de 2003 a 2005, y los de protección de ecosistemas entre el cuarto y el décimo en la cobertura de los temas urbano-ambientales.

Podría parecer que la cuenca de México está ya tan transformada que no es relevante proteger lo poco que le queda de bosques, barrancas y áreas agrícolas. Es relevante y ya no sólo por razones ecológicas, sino porque la recarga de los acuíferos y otros beneficios se dan sobre todo en los pocos miles de hectáreas que sobreviven, y eso es crucial no sólo para proteger el agua sino también para evitar

hundimientos más acelerados del suelo. y esto último, como se sabe, es clave para evitar daños más graves en los grandes sismos.

La *crisis ambiental* ya es una denominación que se queda corta ante el estado de los sistemas ambientales y urbanos de la zona metropolitana de la ciudad de México, y la sustentabilidad es un horizonte al que le gana el desbordamiento urbano, la presión sobre los recursos y los servicios ecológicos que requiere la urbe. Sin embargo, las políticas contra la contaminación atmosférica han mostrado que aplicar y mantener medidas organizadas de manera conjunta entre gobiernos, bien diseñadas técnicamente, aceptadas y adoptadas por la población porque tienen vigilancia y cuesta incumplirlas, y sobre todo porque tienen beneficios, da resultados consistentes.

No es que todo esté ganado en la contaminación atmosférica, por supuesto. El porcentaje de días en que se rebasan las normas todavía está alrededor del 60% para el ozono y aunque hay mejoras para éste y otros indicadores desde principios de los noventa, se enfrentarán problemas sobre todo porque el número de vehículos en la zona metropolitana está creciendo como nunca antes. Con todo, lo que se ha hecho contra la contaminación no se ha replicado con la protección de los ecosistemas, la política hidrológica e hidráulica, los residuos y otros problemas graves de la ciudad en su conjunto.

Las mayores urgencias para las próximas décadas son, sin duda, las del agua, su abasto, tratamiento, desalojo, reuso. La ciudad dejó de autoabastecerse a partir de mediados del siglo pasado, y desde cerca de 1990 no se ha incrementado el caudal proveniente de otras cuencas. Ya no será posible aumentarlo, e incluso hay grandes riesgos de que disminuya, así que no hay opción: habrá que ir bajando el consumo por persona para poder abastecer a zonas a las que no está llegando suficiente agua, darle tratamiento a la que se desecha y reutilizarla en riego, usos no domésticos y otros. Aunque el DF tenga un crecimiento poblacional bajo, el problema es que el número de familias que no reciben bien el agua exige desde ahora la aplicación de medidas urgentes que supondrán grandes esfuerzos.

## **HAY TIEMPO TODAVÍA HOY O MAÑANA**

La expansión urbana le fue ganando el tiempo siempre a las respuestas públicas, y fue apenas hasta la década pasada que empezaron a tomarse medidas consistentes, al menos en cuanto a contaminación. Es un hecho que el desborde urbano seguirá, que aumenta la demanda de agua, que la circulación sigue al alza, y eso ocurre con el resto de los problemas centrales. Las medidas que se han debatido más en los últimos años van en dos direcciones principales: unas de gestión metropolitana, otras de gestión más localizada. Ambas son indispensables.

La gestión metropolitana apenas se ha ensayado con algunas comisiones temáticas y con resultados limitados. La coordinación seguirá siendo necesaria para enfrentar medidas de transporte regional, emisiones, abasto y tratamiento de aguas, para no hablar de seguridad y otros problemas. Sin embargo, están pendientes decisiones más novedosas que permitan avanzar en el gobierno metropolitano, no sólo en la coordinación.

La megalópolis es exageradamente grande para que todo se gestione en conjunto. Es un tema de escalas. Muchos de los aspectos críticos de la buena o la mala vida urbana dependen de la gestión local, y no sólo de delegaciones o municipios, sino de colonias y aun sectores más reducidos. Llama mucho la atención que mientras los grandes temas sean el agua, la protección de ecosistemas, las emisiones atmosféricas, la población denuncie sobre todo conflictos por el ruido, la afectación a parques y arbolado, las violaciones concretas a los usos de suelo establecidos. Pero tiene sentido: las molestias inmediatas movilizan más que los asuntos generales que se creen ajenos a la responsabilidad individual.

En esta escala local hay muchas medidas posibles que requieren una política urbana más fina, con profesionalismo y honestidad a toda prueba, que dé confianza a los vecinos con medidas de control de tráfico, de reducción de ruidos, de mejora y recuperación de parques y áreas verdes, de centros de convivencia, de oferta cultural, de usos apropiados del suelo, de modernización de infraestructura, de economías locales prósperas que generen más empleos cercanos a los sitios de residencia. Todo eso que ayuda a la integración social.

A partir de los disturbios juveniles en suburbios franceses de octubre y noviembre de 2005, muchos analistas recordaron la importancia que para la estabilidad y la movilidad social tienen las ciudades integra das, los barrios incluyentes, la cercanía

de la autoridad con los vecinos, la credibilidad de las instituciones locales, y todo eso en el contexto de una perspectiva de oportunidades y un cierto grado de certezas de desarrollo. En el fondo ese debe volver a ser el referente de las políticas urbanas, y con esas miras habría que reconstruirlas.

Pero esta escala local es viable bajo ciertas condiciones de gestión más amplia, metropolitana, sobre todo en la ordenación de servicios, de transporte colectivo y de opciones de desarrollo. En la ciudad están ocurriendo procesos muy dinámicos de inversión, sobre todo en construcción, que han sorprendido a escépticos que no lo esperaban. Es probable que los resultados del II Censo de Población y Vivienda 2005 muestren que el despoblamiento de las delegaciones centrales del DF se esté revirtiendo, y otros fenómenos estén apuntalando un mayor dinamismo que el que se estimaba.

La vitalidad urbana requerirá dinamismo, innovación, proyectos de rehabilitación, que sin embargo también generan resistencias. Están en curso experiencias urbanas novedosas que han introducido nuevas luces sobre las reconstrucciones urbanas, y que es posible aplicar sistemáticamente en el Distrito Federal y en el Estado de México: programas masivos de transporte público de calidad, reconstrucción de centros en decadencia, conversiones económicas que aprovechen, por ejemplo, las ventajas educativas, patrimoniales y turísticas ya existentes, entre otras.

### **QUÉ DESGRACIA: EL FUTURO TAMBIÉN PASÓ**

Será difícil ver una mejora urbana en condiciones de crisis económica prolongada. También será difícil en las condiciones de inseguridad y de coordinación tan limitada e ineficaz entre gobiernos. No es casual que las prioridades de la población estén localizadas en la seguridad pública, el desempleo, la superación de la pobreza y, en general, de la crisis económica. Pero aun en las condiciones actuales hay margen de maniobra para enfrentar y revertir tendencias de deterioro. De no ser así, el propio desarrollo seguirá aplazado.

Hace unos años, Enzensberger decía que algunos de los bienes que se han vuelto más valiosos son la seguridad, el tiempo, el paisaje y el sosiego. La seguridad para proteger la vida, el tiempo para aprovecharlo en uno mismo o con los suyos, el paisaje para mitigar la fealdad, el sosiego para compensar el inevitable tráfigo

cotidiano. ¿Están esos bienes irremisiblemente perdidos? Más valdría que no. Es difícil encontrar una mejor agenda para la ciudad de los próximos años que eso: seguridad, tiempo, paisaje... Si no se logra, ahí seguirá, como escribiera José Emilio Pacheco,

*una ciudad desecha,  
gris, monstruosa.*

### Algunos datos de opinión, información y de prioridades en la ciudad de México

	Tópico	Resultados
1	Los tres principales problemas ambientales y urbanos denunciados por la población del DF entre 2003 y 2005,	1° Usos del suelo, 2° ruido y vibraciones, 3° áreas verdes
2	Los tres principales temas urbano-ambientales abordados en los medios de comunicación entre 2003 y 2005	1° Vialidades, 2° áreas patrimoniales, 3° agua y protección civil
3	Las tres principales prioridades urbano-ambientales del DF según el presupuesto asignado en 2005	1° Transporte colectivo, 2° agua, 3° residuos sólidos.
4	% que dice tener mucha confianza y algo de confianza en los funcionarios de la ciudad de México	14%
5	% que dice que el principal problema de la ciudad de México es la contaminación	4%
6	% que dice que el principal problema de la ciudad de México es la inseguridad	53%
7	% de la población de la ciudad de México que dice comprar agua embotellada para beber	70%
8	% que cree que los segundos pisos han mejorado la circulación en el DF	69%
9	Primeros siete temas señalados como prioritarios para el próximo, gobierno del DF.	Inseguridad, desempleo, pobreza corrupción, cumplimiento, economía y educación
10	Calificación promedio al servicio de agua en el DF en 2005	7
11	Calificación promedio al servicio de recolección de basura en el DF en 2005	6.9
12	Lugar ocupado por el DF como mejor ciudad para	Primero

	trabajar en México	
13	Lugar ocupado por el DF como mejor ciudad para estudiar en México	Primero
14	Lugar ocupado por el DF como mejor ciudad para divertirse en México	Segundo
15	% que cree que son los propios habitantes los responsables de resolver la contaminación de la capital del país	48%
16	% que identifica como principal medida a la concientización para resolver la contaminación en la capital del país	18% (medida en el primer lugar)
17	% que identifica controlar el número de autos como la principal medida para resolver la contaminación en la capital del país	4% (medida en el primer lugar)
18	% de las emisiones de CO que se originan en la circulación de autos privados en la zona metropolitana del Valle de México	47%
19	% que corresponde a los vehículos particulares en el total del volumen vehicular promedio diario de las 10 estaciones maestras	91.1%
20	% que corresponde a los vehículos de transporte público en el total del volumen vehicular promedio diario de las 10 estaciones maestras	2.2%

Fuentes: (1-2) Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF, [www.paot.org.mx](http://www.paot.org.mx). (3) Presupuesto de Egresos del DF para 2005. (4) *Este País* 165, diciembre de 2004, "Confianza y vida cotidiana en la ciudad de México". (5-6) *Este País*, 166, enero de 2005, "La inseguridad en la ciudad de México". (7) *El Universal*, 7 de noviembre de 2005, "Encuesta sobre el uso y servicio del agua en el DF". (8) *El Universal*, 24-25 de septiembre de 2005, "Segunda encuesta de transportación en el DF". (9) *El Universal*, "Encuesta para jefe de gobierno del DF", aplicada del 12 al 15 de mayo de 2005. (10-11) *Reforma*, 27 de septiembre de 2005, "Evaluación a jefes delegacionales". (12-13-14) Consulta Mitofsky, *Las ciudades de México. Encuesta nacional en viviendas*, abril de 2005. (15-17) *El Universal*, 23 de mayo de 2005, "Encuesta sobre contaminación en el DF", (18) Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la ZMVM 2002-2010. (19-20) *Anuario del transporte y la vialidad 2004*, GDF-SETRAVI. Selección y recopilación: Carmen Rodríguez, Gonzalo Pino y Enrique Provencio.