

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN EL DISCURSO DE LA RADIO

Angela Giglia



ESTE ARTÍCULO PROPONE UNA REFLEXIÓN sobre la percepción del tráfico y las representaciones de la ciudad de México a través del discurso de la radio y de la llamada Red Vial. Este trabajo forma parte de una investigación sobre el sentido social de los medios de comunicación y sobre la formación de opinión pública en el proceso de recepción del mensaje radial, en particular de los programas llamados de «opinión pública»¹. Nuestra reflexión se enmarca en las inquietudes recientes de sociólogos y antropólogos por entender la megaciudad, como un objeto complejo que tiene ya muy poco en común con la que, *grosso modo*, podemos llamar la «ciudad industrial» moderna del siglo pasado. La enorme fragmentación y dispersión de la experiencia urbana en las grandes ciudades nos impiden seguir practicando los enfoques ortodoxos (cuantitativos y cualitativos) típicos de las ciencias sociales y nos obligan a cruzar nuestros acercamientos con los de otras disciplinas. En particular, la reformulación de la dimensión espacial -pérdida de importancia de los lugares centrales, «virtualización del espacio», creación de redes de relaciones

ANGELA GIGLIA

que pueden prescindir de la localización espacio-temporal de sus miembros- nos obliga a rebasar las visiones tradicionales del vínculo entre espacio y sociedad y nos impulsa a introducir otros actores para entender el sentido de la experiencia urbana. Me refiero especialmente a los medios, vistos como agentes importantes en el proceso de construcción de la realidad social de la megaciudad. Las preguntas que están a la base de estas preocupaciones son las siguientes:

«¿Qué tipo de ambiente social son las grandes ciudades actuales y la ciudad de México en particular? ¿Cuál es la experiencia que podemos tener de un medio urbano hipercomplejo como éste, siendo habitantes comunes y corrientes? ¿Cómo logramos orientarnos y producir sentido del espacio en una urbe tan grande, donde todos nos hemos perdido por lo menos una vez, y donde todos tenemos múltiples estrategias de sobrevivencia para seguir viviendo aquí, a pesar de las dimensiones y de las grandes dificultades que enfrentamos todos los días, como la del tiempo y las modalidades de desplazamiento de un lugar a otro? ¿Y cuál ha sido el impacto de las nuevas tecnologías de la información en determinar cambios importantes en la experiencia urbana moderna?»

Alrededor de esta problemática -entender los medios en su papel de creadores, por lo menos virtuales, de comunidades extraterritoriales-, Néstor García Canclini escribe:

«¿Se puede seguir hablando de ciudad y de vida urbana en megalópolis que superan los diez millones de habitantes? (...) ¿Qué pasa cuando no se entiende lo que una ciudad está diciendo, cuando se convierte en una Babel y la polifonía caótica de sus voces, su espacio desmembrado y las experiencias diseminadas de sus habitantes diluyen el sentido de los discursos globales?» (García Canclini 1993, 4).

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Frente a esta fragmentación y a la relativa pérdida de importancia del espacio como referente identitario de primaria importancia, nuestra hipótesis es que los medios pueden jugar un papel de compensación. Como escribe García Canclini:

«Los desequilibrios e incertidumbres engendrados por la urbanización que desurbaniza, por su expansión irracional y especulativa, parecen ser compensados por la eficacia tecnológica de las redes comunicacionales» (García Canclini 1996: 10).

Defendemos la hipótesis de que los medios inciden en el proceso de resignificación de la ciudad, por lo menos en dos direcciones. Por un lado brindan un sentido a la experiencia dispersa de la ciudad, pero por otro lado cooperan incesantemente a producir esta misma dispersión de la experiencia. En ambos sentidos, los medios de comunicación son un elemento indispensable en el estudio de la ciudad como sistema hipercomplejo que rebasa cualquier posibilidad de aprehensión global y unitaria por parte de sus habitantes. Así escribe García Canclini al respecto:

«Aun donde no son arrasados los centros históricos, las plazas, los lugares donde la ciudad mantenía viva la memoria y permitía reunirse, su fuerza disminuye ante la remodelación de los imaginarios operada por los medios. Los relatos más influyentes sobre lo que significa la ciudad proceden ahora de la prensa, la radio y la televisión. En el tumulto heterogéneo y disperso de signos de identificación y referencia, los medios proponen no tanto un nuevo orden como un espectáculo confortante. Más que establecer nuevos lugares de pertenencia y arraigo, les importa ofrecer cierta intensidad de experiencias. En vez de la información para orientarse en la creciente complejidad de las interacciones y los conflictos urbanos, ayu-

ANGELA GIGLIA

dan a imaginar una sociabilidad que relaciona a las comunidades virtuales de consumidores mediáticos» (García Canclini 1996: 11).

No sabemos todavía si realmente es posible que existan «comunidades» en el ciberespacio de las redes telemáticas o, más sencillamente, frente a la pantalla de la televisión. Pero creemos que vale la pena pensar en los medios -televisión y radio particularmente- como espacios no materiales de creación de fenómenos de identificación y de sentimientos de pertenencia. Proponemos ver los medios como potenciales creadores de imaginarios urbanos. Hay que decir «potenciales» porque ningún imaginario se puede crear sin la participación activa de los receptores del mensaje mediático. En este sentido, la constitución de un imaginario es el resultado de un mensaje mediático y de su retraducción por parte de un auditorio cuyo papel es activo, y no de simple asimilación. En este marco de reflexión consideramos que la radio:

«(...) ha contribuido a producir un conjunto de discursos acerca de la creciente complejidad social y su expresión en la vida cotidiana; asimismo, ha influido de manera relevante en la construcción de la imagen de la ciudad y generado espacios importantes para la canalización y expresión de inquietudes políticas y civiles. Se presenta como medio diferenciado y especializado, cuyo referente permanente es la ciudad como objeto de comunicación, donde se cristalizan los discursos y se reproducen los mitos acerca de la vida urbana, el tráfico, la seguridad, las autoridades, el poder y la convivencia» (Giglia - Winocur 1996: 74).

Una vertiente fundamental del discurso de la radio sobre la ciudad consiste en operar una nueva mezcla entre la esfera pública y la privada. Por un lado, asistimos a una inclusión prepotente de lo privado en los discursos que salen

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

al aire -pensemos en todos los programas de asesoría psicológica, cuidado de la persona, esoterismo, naturismo, etc., y, por otro lado, existen también medios privados que se dedican al desempeño de alguna función pública que vaya más allá de la pura función informativa, como es el caso de los que proporcionan asesoría legal o de trámites burocráticos y administrativos. De esta forma los medios substituyen las ventanillas de las oficinas, que en principio serían los lugares apropiados para solucionar estas demandas.

Es éste el caso de la Red Vial, que, junto con el reporte sobre la contaminación, es un servicio que distintas emisoras ofrecen a su auditorio. Este servicio ha sido inventado por Radio Red, y hace parte de una vocación y de una política específica de la imagen de esta estación como un medio «socialmente útil». Ambas cosas -Red Vial e informe sobre contaminación- son una información detallada y específica sobre el estado de la ciudad que va más allá de la mera coyuntura noticiosa, y que es ofrecida con el objetivo de ser aprovechada directamente por el radioescucha y el automovilista en tránsito por la ciudad. Se supone -es éste el sentido de la propuesta por parte de la emisora que promueve estos servicios- que, después de haber escuchado el reporte del tráfico o del estado de la contaminación, estamos en condición de actuar mejor -de una forma más conveniente a nuestras necesidades e intereses- en esta megaciudad tan difícil de manejar sin una visión sinóptica y la información global necesaria. La Red Vial y el informe de la contaminación nos brindarían justamente esta visión sinóptica, simultánea y global del estado de la ciudad.

Lo que queremos aquí empezar a discutir es hasta qué punto esto que acabamos de decir es cierto. En otras palabras, ¿estos discursos sobre contaminación y tráfico poseen realmente el sentido y la utilidad social que pretenden tener? ¿Son informaciones verdaderamente útiles en nuestra vida diaria de ciudadanos y de automovilistas? Y, en el caso de no ser tan útiles como pretenden ser, ¿qué función cum-

ANGELA GIGLIA

plen entonces para seguir siendo escuchados y para seguir cobrando el interés del auditorio, como lo prueba el tipo de patrocinadores que atraen?

Veamos primero el reporte sobre contaminación. Es bastante fácil darse cuenta de que, salvo casos de grave emergencia, su presencia y el hecho de escucharlo no cambian nuestros planes y nuestra actuación cotidiana. Una vez que estemos enterados de un muy alto nivel de contaminación en la zona a la que nos estamos dirigiendo, ¿qué podemos hacer? ¿Podemos realmente no ir allá? A menos de eventos realmente insólitos, como la presencia de nubes tóxicas desplazándose en la ciudad, el hecho de saber que existe más o menos contaminación en el lugar «X» sirve esencialmente como una evidencia más en la infaltable conversación diaria sobre el estado de la contaminación, ya sea con el colega de trabajo o con el taxista o la vecina. «¿Viste que fuerte está la contaminación hoy?», «¡Cómo no! La radio dijo que había...». *Ex post*, después de una día más de contaminación, el escuchar el reporte de los imeca o del ozono nos puede ayudar a comprender por qué estuvimos a punto de desmayarnos rumbo al metro Balderas o por qué al salir del Colegio de México teníamos los ojos rojos e inflamados. Mientras no podemos hacer casi nada para proteger nuestra salud y atenuar las consecuencias del nivel de contaminación (salvo en casos extremos, como cuando, por ejemplo, se nos pide no salir a los parques a hacer deporte), pero podemos introducir al reporte sobre contaminación como un tema más en el discurso cotidiano del sentido común sobre lo urbano y la ciudad. En otras palabras, más que, o además de, ayudarnos a combatir la contaminación con medidas concretas, el informe sobre el estado del aire es un elemento más en nuestra representación de la ciudad, produce sentido sobre ella y nos ayuda a producir nuestro sentido, el sentido que ella tiene para cada uno de nosotros.

El reporte sobre el tráfico, igual y más todavía que el informe sobre el aire, está concebido expresamente para per-

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

mitirnos actuar mejor como ciudadanos y automovilistas. El objetivo explícito de la Red Vial es permitirnos llegar donde queremos a pesar de los embotellamientos y de todos los otros fenómenos que pueden impedir la circulación. Además, este discurso sobre el estado del tráfico tiene la reputación de ser uno de los servicios más útiles que ofrece la radio, como lo atestigua la relevancia de sus patrocinadores, que actualmente son una empresa de telecomunicaciones y un banco. El servicio Red Vial surgió en Radio Red hace más de diez años. Todavía pertenece a esta emisora, que mientras tanto ha sido englobada por el grupo Radio Centro. La Red Vial se escucha también en otras estaciones que compran este servicio a la emisora que lo produce. El «Sistema Red Vial» incluye un helicóptero (antes eran dos, pero se quitó uno por motivos económicos) y una decena de motociclistas que manejan con uniforme amarillo sobre vehículos también amarillos, cada uno provisto de un aparato de radio para transmitir en vivo el estado del tráfico. Sólo cinco o seis de los motociclistas andan en la ciudad simultáneamente, mientras que los demás están como reserva. Escuchemos lo que nos dice la Red Vial²:

«Señoras y señores, estamos a sus órdenes informándoles de inmediato que ya recorrimos la calzada Ermita Iztapalapa, de ahí entramos hacia Río Churubusco, Río Mixcoac y, en este momento, el helicóptero de Monitor se encuentra sobre el anillo periférico, exactamente a la altura del cruce con la calle de Toluca. Si usted desea vernos aquí, estamos con mucho gusto para servirle. No existe en este momento novedad alguna en cuanto a la circulación vehicular. Inclusive, el periférico, fíjese usted, que trae buena velocidad, procedente, podríamos decir, de Perisur, rumbo al viaducto Miguel Alemán, se ve con más tráfico esta mañana, pues es menor la circulación vehicular. Seguiremos pendientes y estaremos informando de lo que sucede a lo largo de nuestro *Monitor*».

ANGELA GIGLIA

Lo primero que hay que destacar es que este discurso presenta ciertas fórmulas repetitivas, ya codificadas, como, por ejemplo:

«Señor, buenos días, señoras y señores, estamos a sus órdenes informándoles de inmediato; si usted desea vernos, aquí estamos con mucho gusto para servirle; seguiremos pendientes y estaremos informando».

¿Qué nos quieren decir estas frases tan recurrentes? En primer lugar, nos transmiten la representación de la rapidez e inmediatez del servicio, esto es, la idea de que tenemos la posibilidad de conseguir una información sobre la ciudad que está continuamente en proceso de hacerse y rehacerse, una información continuamente actualizada, y, en segundo lugar, nos recuerdan que el helicóptero es algo real, por lo cual se nos informa de su exacta ubicación invitándonos a averiguar su existencia con nuestros propios ojos, viéndolo en acción. Creo que este recordatorio acerca de la efectiva presencia del helicóptero sirve para exorcizar el riesgo de incluir el helicóptero en un mundo mediático, donde toda realidad puede ser confundida con la ficción y tomada como tal, y donde, frente al hecho más sanginario o escabroso, no podemos evitar pensar que tal vez lo hayan inventado para satisfacer el deseo pervertido de cierto tipo de público. Al contrario, la Red Vial quiere ser información real sobre la ciudad real. Y por eso nos recuerda que el helicóptero es algo real, a pesar de formar parte de un mundo -el mundo de los medios- que genera una continua creación de imaginarios y realidades virtuales.

Después de haber visto sus fórmulas recurrentes, preguntémosnos qué es lo que la Red Vial nos dice sobre la ciudad y sobre todo qué es lo que realmente podemos entender de lo que nos dice. Por ejemplo:

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

«Desde la zona de Tlatelolco y hasta la incorporación con el eje uno poniente Rosales, el eje uno poniente Guerrero, pese a tener bastante carga vehicular, nos presenta tráfico muy aceptable. Amigo conductor, si usted procede de la zona norte del valle de México y pretende desplazarse hacia la zona centro, paseo de la Reforma, pese a tener carga vehicular, es la mejor alternativa».

Una observación que se deriva fácilmente del examen de los contenidos de los informes de la Red Vial es que se trata de un discurso que -a pesar de su aparente función de servicio para toda la población-, en realidad es esotérico, pues sólo lo pueden entender quienes ya conocen y manejan bien cierto código. El código sobreentendido en el discurso de la Red Vial se refiere al conocimiento de la propia ciudad. De nada sirve escuchar las recomendaciones y sugerencias del reportero vial si no tenemos bien presente la red vial concreta en la que estamos y sobre todo si no conocemos con exactitud nuestro punto de ubicación en ella. Dicho en otras palabras, estos mensajes implican que el auditorio tenga ya bien elaborado el mapa mental de la ciudad. Por lo menos las principales avenidas y ejes, con sus relaciones y conexiones, deben de ser ya conocidas para poder sacar provecho del discurso de la Red Vial. Pero si nos encontramos perdidos en la ciudad (situación muy común en México) o si ya rebasamos la salida que hubiéramos debido tomar y ya no sabemos hacia dónde nos dirigimos, casi de nada nos va a servir la Red Vial. Esta, para ser útil, presupone que quien la escucha sepa con precisión dónde se encuentra y sepa también distinguir y reconocer las distintas rutas que, a partir del punto «X», lo pueden llevar a alcanzar su lugar de destino. Este conocimiento previo lo manejan casi sólo algunos taxistas y pocos automovilistas comunes, ciertamente no la mayoría. Si lo trasladamos a la red del metro, sería como explicarle a alguien cómo llegar a la estación Indios Verdes sin considerar que se encuentra en el metro Tasqueña, que no

ANGELA GIGLIA

está en la misma línea que lleva a Indios verdes. Otro ejemplo:

«En este momento se ha incrementado la carga vehicular sobre el anillo periférico en la zona norponiente. Usted la va a encontrar prácticamente a vuelta de rueda desde la zona de las Torres de Satélite en dirección hacia el D.F. Le recomendamos usar arterias como el eje 3 norte San Isidro o la vía Alquiles Serdan, sin embargo apresure su paso por estas mismas, seguiremos informando».

La utilidad colectiva de estas informaciones es menor de lo que pretende ser. ¿A quiénes les interesa saber si hay tráfico en Periférico desde Perisur hasta la altura de Viaducto? Sin duda es esta una vía de tránsito sumamente importante en la ciudad, pero las personas que escuchan el programa y se están dirigiendo allí son seguramente un minoría, una mínima parte de todas las personas circulantes en la ciudad en ese momento. Y, además, ¿cuántas de estas personas tienen de veras una vía alternativa para no terminar en el embotellamiento? Sin considerar que, para otras personas que escuchan el mensaje, la situación entre Perisur y Viaducto que la Red Vial describe ahora como muy crítica puede cambiar en unos minutos, con una rapidez que hace que sea inútil saber cuál es el estado de las cosas ahora si después -cuando llegue allí- la situación será otra. Dicho más esquemáticamente:

1. De todos los automovilistas en circulación el día «X», ¿cuántas serán las personas que se están dirigiendo justo al punto que en ese momento la Red Vial está mencionando?
2. ¿Cuántos de estos automovilistas escucharán el mensaje a tiempo como para poder evaluar sus opciones, elegir y tomar una vía alterna?

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

3. ¿Cuántos de los que tienen planeado pasar ese día por el punto «X» lo evitarán sin saber que después de una media hora ya había vuelto a ser transitable?

Estas observaciones no quieren, obviamente, disminuir en nada el valor que la Red Vial tiene para aquellos que saben y pueden utilizarla. Pero, en la medida en que nuestras dudas acerca de la efectiva utilidad colectiva de la Red Vial *para el desplazamiento* tienen algún sentido, hay que preguntarse acerca de su función y significado social de una forma más amplia de la que se limita a observar si resuelve o no los problemas del tránsito.

¿Existe entonces algún otro sentido social del discurso de la Red Vial que no esté estrictamente vinculado a proporcionar información sobre el tráfico? ¿Existe algo como un «valor simbólico» de este discurso, además de su valor funcional? La respuesta a estas preguntas es afirmativa. Creo que lo que hace el discurso de la Red Vial a nivel simbólico de la producción del sentido social de la ciudad es el presentarnos la ilusión de un control total sobre la ciudad, brindándonos la ficción de una visión panóptica que simultáneamente nos permitiría ver los «puntos críticos» y los que no lo son, abarcando la ciudad como un todo.

Es razonable sostener que un helicóptero y cinco motociclistas, en una área urbana tan grande como la de México, no pueden abarcar todo. Lo que nos proporciona la Red Vial es más bien una descripción -a veces puntual, a veces somera- de puntos que se nos presentan -por el mismo hecho de entrar a formar parte del discurso mediático- como puntos clave, como los nudos esenciales en la circulación de la gran ciudad. Mas no dejan de ser solamente unos cuantos puntos en una ciudad mucho más grande y más articulada de lo que el sistema de la Red Vial puede realmente abarcar. Se trata, en otras palabras, de una información casi siempre puntual y esporádica que, sin embargo, logra transmitirnos la ilusión de un control sobre el sistema³.

ANGELA GIGLIA

Además de proporcionarnos la ilusión de una panopsis sobre la ciudad, existe también un segundo efecto del discurso de la Red Vial, que consiste en convertir cualquier tipo de suceso en un estorbo a la circulación, no importa lo que sea: las *combis* y las *peseras* que hacen su parada fuera de los lugares establecidos; el atropello de una niña que iba a la escuela con su bicicleta; la manifestación de los maestros de Guerrero pidiendo un aumento de sus miserables sueldos; la estancia de Clinton en la ciudad, todo es visto en la clave del estorbo a la circulación. Algunos ejemplos:

«Informa que usted encontrará carga vehicular si circula por la calle 6, por la zona de Pantitlan al cruce con la privada de Amalia, aquí, en el interior de un taxi placa L 40162, se encontró el cuerpo sin vida de una persona que, según el tarjetón de esta unidad, respondió en vida al nombre de Erick Sandoval Sánchez. Cabe mencionar que está atado de las manos en la espalda y cubierto el rostro con su propia camisa. Asimismo, ya ha llegado el agente del Ministerio Público correspondiente a dar fe de los hechos y usted encuentra tránsito lento en esa zona, pero necesita tener calma, ya que poco a poco irá avanzando y lo hará a mayor velocidad. Este es mi reporte».

«El tránsito vehicular procedente de la avenida de los Insurgentes y que pretende desplazarse hacia la zona centro del valle de México, a través de la calle de Luis Donaldo Colosio Murrieta, se ve severamente afectado por el grupo de manifestantes del cual hemos informado oportunamente y que siguen bloqueando parcialmente las líneas que vienen del paseo de la Reforma, enfrente de las oficinas de la PGR, para evitar la zona circular por puente de Alvarado y avenida Hidalgo siguen siendo las mejores alternativas. Seguiremos informando».

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

«Por otra parte, encontrará muy afectado el tránsito vehicular a través de la calle Nueve y hasta llegar a la calle 22, esto en la colonia san Pedro de los Pinos, después del choque y volcadura en la que participan una camioneta pick up y una camioneta de la empresa Torti Ricas, dos personas resultaron lesionadas y en este momento son trasladadas por la ambulancia numero 18 de la Cruz Roja hacia el hospital central de Polanco. Mucha precaución al transitar por este punto, ya que encontrará gran cantidad de partes automotrices. Le reiteramos: en el cruce de la avenida Revolución y calle 22, al pasar este punto el tránsito mejora a través de la avenida Revolución, para continuar a la zona de Mixcoac. Hasta aquí este reporte».

«La avenida Imán, una vía tan importante como la avenida de los Insurgentes sur, en este tramo casi esquina con Insurgentes sur, frente a un costado del hospital de perinatología, lo va usted a encontrar con algo de carga. Son vehículos del servicio colectivo que se estacionan en este lugar, no lo hacen en forma correcta, les ruego muy atentamente a los señores choferes que tengan a bien estacionar en forma adecuada sus vehículos, justamente para evitar este tipo de problemas, por lo demás Imán es una vía bastante aceptable. Sigo pendiente».

Detrás de su función de «servicio al ciudadano», la Red Vial se transforma en una voz moralista cuando trata de encontrar a la fuerza un culpable para las descomposturas en la fluidez del tráfico. Como cuando exige que las *peseras* se estacionen bien, sin considerar que a veces simplemente no pueden hacerlo por falta de espacio o por falta de un policía que se dedique a que no se estacionen mal, en lugar, tal vez, de sacarles una mordida. Es más fácil y más inmediato encontrar «el» culpable de situaciones cuyas implicaciones y causas van más allá del chivo expiatorio del momento. El atropello de la niña y los miserables salarios de los maestros

ANGELA GIGLIA

de Guerrero se convierten en estorbos a la circulación, perdiendo así su sentido pleno de hechos dramáticos, ya sea como fenómenos sociales o sencillamente humanos. El discurso de la Red Vial opera una *reducción de complejidad* al brindarnos una imagen de la ciudad con base en un punto de vista muy específico: el que privilegia para circular, planteando así implícitamente el interés de la circulación como el dominante en la megaciudad. Retomando una metáfora muy utilizada en los estudios urbanos -basta pensar en la escuela de Chicago-, la Red Vial nos propone la idea de una megaciudad como un organismo gigantesco: el gigante moriría si la sangre dejara de fluir por sus venas.

El reporte de la contaminación y la Red Vial no logran de veras cambiar sensiblemente nuestra calidad de vida en la ciudad. Si seguimos escuchándolos es porque lo que nos transmiten es una representación de la ciudad que nos hace falta, únicamente por eso. Se trata de discursos que contribuyen a la inteligibilidad de una ciudad cada día más desbordada. Todo el tiempo la Red Vial nos informa sobre una ciudad a punto de explotar -¿o de implotar?-. La mayoría de las veces no se entiende bien lo que dice y, cuando lo entendemos, ya es tarde para poder hacer algo al respecto. Sin embargo, seguimos escuchando la Red Vial porque nos ofrece -cada 15 minutos- la representación de la existencia misma de la ciudad en la que estamos, de un entorno urbano del que ya hemos perdido el control físico. El discurso de la Red Vial nos ofrece la representación del control sobre el monstruo y, al hacer esto, consigue informarnos antes que nada de que la megaciudad -este monstruo urbano que desde hace varios años ha salido de nuestra posibilidad de control- sigue existiendo aun cuando no estamos ya en condición de averiguarlo, porque la porción de ciudad que manejamos es muy pequeña con respecto a la ciudad real.

«Del paseo donde el flaneur reunía la información citadina que luego volcaría en crónicas literarias y pe-

LA CONTAMINACIÓN Y EL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

riodísticas, pasamos en 50 años al helicóptero que sobrevuela la ciudad y ofrece cada mañana, a través de la pantalla televisiva y las voces radiales, el simulacro de una megalópolis vista en conjunto, su unidad aparentemente recompuesta por quienes vigilan y nos informan» (García Canclini, 34).

Notas

* Versión ampliada de la ponencia presentada en el Encuentro de Investigadores sobre Ciudades, Escuela Nacional de Antropología e Historia, México, octubre de 1997.

1 Proyecto CONACYT sobre «Radio y participación ciudadana en la ciudad de México», que se desarrolla en la FLACSO-México, coordinado por Rosalía Winocur.

2 Los textos que se exponen a continuación han sido grabados del programa «Monitor de la mañana», conducido por José Gutiérrez Vivó y transmitido por Radio Red entre 6 y 10 de la mañana. Las grabaciones se refieren a una semana de junio de 1996.

3 Si estas afirmaciones pueden parecer decepcionantes, existe algo que es peor todavía. Me refiero a aquellos casos -no muy frecuentes, pero tampoco tan escasos- en que el discurso de la Red Vial no nos dice nada, aun para aquellos que conocen el sistema vial y que se encuentran en la mejor ubicación para poder sacar provecho de esta información. Dos ejemplos: a) «Buenos días, señor, señoras y señores, buenos días. Pues aunque usted no lo crea, llueve en el área del aeropuerto internacional de

la ciudad de México, es aguacero de grandes proporciones que, posiblemente, ya en este momento esté disminuyendo, pero, cuando nuestro helicóptero, el agua estaba con cierta fuerza. Es un área bastante amplia, es la zona aledaña al aeropuerto, pero por lo demás las calles de la ciudad se encuentran sin problemas de tránsito en este momento, sin lluvia y, sobre todo, pues, parece que los semáforos están debidamente sincronizados, en forma progresiva en algunos lados y en forma simultánea en otros. Estamos en este momento, señor, rumbo a la calle de Marte y Guerrero, porque se nos reporta un incidente en esta colonia, y le daremos información en unos momentos». b) Esta información le interesa si usted circula o pretende incorporarse al bulevar Puerto Aéreo, debe conocer que, a partir de la zona del Peñón y hasta la Avenida Fuerza Aérea Mexicana, a diferencia de otros días, encontramos tráfico aceptable. Pero, a partir de este punto y hasta prácticamente su continuación, la circulación es muy lenta, y en sentido opuesto sin mayor problema, tanto para quien procede de la avenida Río Churubusco como del Viaducto y se dirige hacia la terminal área distritense. Este es mi reporte».

Bibliografía

GARCÍA CANCLINI, Néstor

1996 *Consumidores y ciudadanos*, Ed. Grijalbo.

GIGLIA, Angela y WINOCUR, Rosalía

1996 «La participación en la radio: entre inquietudes ciudadanas y estrategias mediáticas», en *Perfiles Latinoamericanos*, n. 6, FLACSO-México, pp. 73-84.