

Hoy no circula (un día sin auto). El traslado en automóvil en la Ciudad de México como práctica de lo cotidiano¹

Hoy no circula (A day without a car).

Automobile Transportation in Mexico City as Everyday Practice

Georgina Cebey Montes de Oca
Programa de Posgrado en Urbanismo, UNAM
ginacebey@gmail.com

ARTÍCULO

Resumen

Este artículo examina la cinta *Hoy no circula (un día sin auto)* codirigida por Rafael Montero y Víctor Ugalde en 1993. Se indaga en las experiencias de movilidad motorizada en la Ciudad de México en lo general y, en particular, en el impacto que tuvo en los conductores la implementación del programa Hoy no circula, medida que, para disminuir la contaminación, limitó la circulación de los automóviles en la capital mexicana. Con ayuda del cine, se propone que el traslado a bordo de un automóvil constituye una práctica de lo cotidiano, que arroja luz sobre los usos y efectos que produce el espacio en el habitante.

Palabras clave: cine, automóvil, Hoy no circula, traslado, contaminación

Fecha de recepción: 1° de septiembre de 2021
Fecha de aceptación: 4 de mayo de 2022

DOI: 10.22201/fa.2007252Xp.2022.25.83159

Abstract

This article examines the film Hoy no circula (A day without a car) co-directed by Rafael Montero and Víctor Ugalde in 1993. The experiences of motorized mobility in Mexico City in general, and particularly the impact on drivers of the implementation of the Hoy no circula Program, a measure that, in order to reduce pollution, limited the circulation of automobiles in the Mexican capital, is investigated. With the help of the cinema, it's propounded that the car use constitutes an everyday practice that sheds light on the uses and effects that the space produces in the inhabitant.

Keywords: Cinema, Automobile, Hoy no circula, Transportation, Pollution

¹ Este artículo forma parte de la investigación "Visualidad megaurbana: Automóvil y movilidad en el cine mexicano (1971-2018)" auspiciada por el Programa de becas posdoctorales en la UNAM-DGAPA. Agradezco al Dr. Héctor Quiroz por las observaciones proporcionadas durante la escritura del texto.

La práctica cotidiana del traslado en automóvil

Para Michel de Certeau, la historia empieza con los pasos.² Ahí donde una pisada sigue a la otra en forma de recorrido y en un continuo sobre el espacio, conviene mirar cuando el acontecer del sujeto convencional es el objeto de estudio. En este artículo se retoma esta premisa y se intenta trasladarla al contexto mexicano. El interés se centra en el sujeto convencional que recorre la Ciudad de México, una megalópolis caótica y que a simple vista parece inabarcable, lo que dificulta su recorrido a pie. Así, se propone seguir no los pasos sino los recorridos que a bordo de un automóvil realizan los habitantes de esta metrópolis. Para ello, se acude al cine como objeto de análisis. El texto se centrará en la película *Hoy no circula (un día sin auto)* codirigida por Rafael Montero y Víctor Ugalde en 1993. Este largometraje presenta las diferentes reacciones de los habitantes de la Ciudad de México ante el programa Hoy no circula (HNC), una nueva norma de circulación que, sin duda, impactó en los modos en que los habitantes de la ciudad se desplazaban hasta entonces. A través de cinco historias o capítulos, uno dedicado a cada día de la semana, y con tratamiento de comedia, en la película se observan las estrategias desarrolladas por automovilistas de diferentes edades y clases sociales para hacer frente a un programa creado para reducir la contaminación ambiental y el tráfico.

El abordaje de los problemas del desarrollo urbano, vistos desde la perspectiva de la historia de la vida cotidiana, implica cambiar la escala de observación con la que comúnmente se atiende a cualquier problema de índole urbano, es decir, se trata de enfocar detalles que no son comúnmente atendidos en el ámbito tradicional de los estudios urbanos: desplazarse en la ciudad es una experiencia urbana en la que intervienen cuerpos, emociones y creencias que dan cuenta de lo que implica para un sujeto habitar en una ciudad determinada por el movimiento. Este trabajo considera el traslado a bordo de un vehículo como una práctica cotidiana en la que es posible observar relaciones sociales, así como imaginarios y subjetividades en transformación. En este caso, atenderé a los problemas de una pequeña comunidad que se articula a partir de una problemática relacionada con la circulación de los vehículos: la implementación del programa HNC. Aunque el objeto de estudio de este trabajo es una obra de ficción, el cine se nutre de las creencias, valores y prácticas adoptadas por las sociedades, funcionando también como un espejo capaz de reflejar al sujeto que busca verse representado en objetos producidos por la comunidad a la que pertenece. Me interesa esta cinta pues, pese a ser un producto comercial que incluso podría considerarse un *churro* cinematográfico,³ funciona como un pequeño fragmento de ese gran mosaico que conforma lo cotidiano. Cada uno de los episodios de la película configura

2 Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano* (México: Universidad Iberoamericana-ITESO, 2010), 128.

3 En el lenguaje coloquial, las películas conocidas como "churros" son aquellas cintas de mala calidad, generalmente filmadas con poco tiempo y bajo presupuesto, que además siguen fórmulas establecidas ya sea en el melodrama o la comedia. Siguiendo a Andrea Noble, las películas de baja calidad comenzaron a conocerse como "churros" a mediados del siglo XX pues se asemejaban a este alimento callejero, en tanto que se fabricaban rápidamente, eran baratos, no eran nutritivos y todos se parecían. Véase: Andrea Noble, *Mexican National Cinema* (Nueva York: Routledge, 2005), 16.

una microunidad o microrelato que incluye, como asegura Pilar Gonzalbo, “un mensaje implícito que informa del nivel de vida, de los conflictos sociales y de la mentalidad de los individuos que fueron protagonistas de su historia”.⁴ En este caso, la lectura adoptada en el presente texto se centra en los mensajes en torno a las condiciones generales del automovilista, viajero urbano por excelencia, y su relación con los cambios en las dinámicas de la ciudad. Se concuerda con la idea de Michel de Certeau sobre el *espacio como un lugar practicado*, en tanto que el espacio que interesa en este análisis se convierte en tal, una vez que hay viajeros que lo intervienen, que desde sus vehículos despliegan movimientos sobre él:

Hay *espacio* en cuanto que se toman en consideración los vectores de dirección, las cantidades de velocidad y la variable de tiempo. El espacio es un cruzamiento de movi­lidades. Está de alguna manera animado por el conjunto de movimientos que ahí se despliegan. Espacio es el efecto producido por las operaciones que lo orientan, lo circunstan­cian, lo temporalizan y lo llevan a funcionar como una unidad poliva­lente de programas conflictuales o de proximidades contractuales [...]

En suma, *el espacio es un lugar practicado*. De esta forma, la calle geoméricamente definida por el urbanismo se transforma en espacio por intervención de los caminantes.⁵

En los términos arriba propuestos, más que intentar comprender la evolución de la ciudad, el interés se centra en el uso que hacen de la urbe y sus múltiples espacios y adaptaciones los grupos e individuos que habitan la ciudad que evoluciona. Acercarse al mundo de la circulación de los automóviles desde este enfoque implica, por un lado, comprender las maneras en que el tránsito urbano se ha transformado y, por otro, atender a lo que los habitantes han hecho a partir de estas transformaciones. Es decir, ver hasta qué punto la evolución del espacio urbano ha modificado una práctica cotidiana tan primigenia como el recorrido o trayecto de un punto a otro. A este respecto, y siguiendo a Néstor García Canclini, me centraré en el viaje o traslado en automóvil como una experiencia vivida y modo de habitar, interactuar e imaginar la capital de México en los años noventa.⁶ Me interesa el viaje en automóvil como motivo para repensar la historia urbana pues se trata de un hecho cotidiano en el que, sin embargo, confluyen aspectos físicos, económicos, culturales, políticos, ambientales e incluso sentimentales. En este caso, es notorio en esos viajes una historia de la vida cotidiana en tanto “historia de los cambios y continuidades en comunidades sociales (no individuales) dentro del marco de la vida real y material, aunque nunca quede totalmente al margen de los grandes acontecimientos que pueden afectar a todos”.⁷ Las rutinas

4 Pilar Gonzalbo, *Introducción a la historia de la vida cotidiana* [ePub] (México: COLMEX, 2009), 93.

5 Certeau, *La invención de lo cotidiano*, 129. (Las itálicas son de la autora).

6 Canclini, “Los viajes metropolitanos”, en: *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos. México 1940-2000* (México: Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa, 2000) 51.

7 Gonzalbo, *Introducción a la historia de la vida cotidiana*, 55.

o costumbres del viajero urbano, del automovilista en concreto, están grabadas en la conciencia de los sujetos, y ahí radica su análisis como expresión de lo cotidiano. Estas costumbres, sin embargo, no se mantienen constantes por mucho tiempo; es común que cambien en algún momento, de manera que lo que podemos notar ahí es un desequilibrio o ajuste que obliga a mirar a esas condiciones generales de vida que, una vez perturbadas, arrojan luz sobre rutinas establecidas a las que los individuos responden con algún nivel de resistencia. Ese es precisamente el caso de la cinta que me interesa pues muestra cómo la rutina de la vida en diversos sujetos urbanos se interrumpe una vez que es establecido un programa que regula los días en que pueden circular.

En este trabajo, se mostrará de qué manera el cine hace legible una práctica en la que dimensiones temporales y espaciales se entrecruzan, formando historias múltiples que escapan a la mirada de los estudios urbanos tradicionales. Sugiero que, en este caso, el cine hace visible un cotidiano fugaz e inasible, pero historiable a partir de los objetos culturales que la propia sociedad ha producido.

El escenario

Un paisaje carretero aparece en pantalla. La cámara enfoca al letrero que anuncia la entrada a la Ciudad de México. En la caseta de peaje vemos un automóvil rojo en el que una joven pareja discute sobre una película norteamericana. En otra caseta, la cámara muestra a un taxista que viaja con su esposa, un bebé y un niño. El tercer automóvil al que presta atención la cinta es uno de lujo cuyo conductor comenta a su esposa que ha cerrado un trato importante que involucra ganancias millonarias. En la misma fila de pago, al interior de otro vehículo, una pareja recapitula el viaje de fin de semana. Finalmente, sobre la autopista, entre el flujo de coches que circulan hacia la capital, la cámara nos introduce en otro vehículo en marcha para mostrar a una madre y a su hijo mientras discuten cómo afrontarán las prohibiciones del programa HNC.

Estos cinco carros presentados en la introducción de *Hoy no circula (un día sin auto)* corresponden a los protagonistas de los cinco episodios que componen el filme, proponiendo de esta forma una aproximación fragmentaria de la realidad que viven los automovilistas de una gran ciudad. El problema central sobre el que gravitan estas cinco historias es el programa Hoy no circula, política que entró en vigor en 1989 luego de que, tras el registro prolongado de niveles récord de ozono y diversas partículas contaminantes en el aire de la ciudad, el gobierno local implementara un plan para impedir la circulación de los automóviles al menos un día a la semana, estableciendo un día sin auto de acuerdo con el número de terminación de la matrícula.

Conviene recordar que para los años a los que la cinta se refiere —1993—, la capital mexicana se enfrentaba a una saturación vehicular importante. La urbe que se representa en pantalla corresponde a un espacio metropolitano con una alta concentración de habitantes, ya que la capital mexicana “eleva su población absoluta de 2'200,000 a

2'700,000 de personas de los ochenta a los noventa".⁸ Para estos años, luego de un crecimiento acelerado del sistema urbano que ocurrió entre 1940 y 1980, el proceso general de desarrollo se ralentizó. Gustavo Garza caracteriza al periodo comprendido entre 1980 y 1990 como una etapa baja-acelerada debido a la crisis económica, que influyeron en el siguiente periodo de desarrollo (1990-2005), uno de ritmo bajo-acelerado como consecuencia de una recuperación económica relativa.⁹ En la década de los noventa, es un hecho que el crecimiento de la ciudad incrementó las distancias a recorrer en trayectos cotidianos, así como el tiempo empleado en ellos.

En los momentos clave del desarrollismo mexicano, junto con la red de transporte público, el automóvil cobró importancia y se estableció como un símbolo imprescindible para el urbanita. Con la expansión de la ciudad y el crecimiento de las distancias, la cantidad de estos vehículos particulares que circulaban por la ciudad aumentó considerablemente. En 1975 se tenía registro de 1.2 millones unidades circulando en la ciudad, mientras que en 1982 la cifra había incrementado a 2.4 millones.¹⁰ Para 1990, el parque vehicular registrado en la Zona Metropolitana del Valle de México superaba los dos millones de autos.¹¹ En esos momentos, los reflejos nocivos del crecimiento acelerado del padrón vehicular eran evidentes: la infraestructura pronto se hizo insuficiente y por lo tanto la velocidad de circulación disminuyó y el tiempo invertido en traslado se incrementó. Junto con el tráfico y la carencia de sitios para estacionar, desde finales de los años setenta, la emisión de partículas tóxicas en el aire fue un problema que reclamó la atención de las autoridades capitalinas.

En los testimonios y notas de 1983 que sobre la contaminación en la Ciudad de México recogió Tokue Shibata, el problema ambiental se calificó como grave. De acuerdo con las observaciones del investigador japonés, aunque el problema de la polución podía comprenderse como la suma de diversas problemáticas, entre las que destacaban el aumento de la población, la expansión de la ciudad y un sistema de transporte deficiente, el uso y la producción de vehículos era un factor determinante de la mala calidad del aire. Así lo explicaba Shibata:

México le dio mucho énfasis, después de la Segunda Guerra Mundial, a la construcción de caminos y carreteras y a la utilización de automóviles. Actualmente la fuerza principal de transporte público lo constituyen 8 000 autobuses que mueven siete millones quinientos mil pasajeros diariamente, mientras que los llamados trolebuses transportan 750 mil pasajeros. Durante todo el día circulan los

8 Gustavo Garza, "La transformación urbana de México, 1970-2020", en: Gustavo Garza y Martha Schteingart (coords.), *Desarrollo urbano y regional (Los grandes problemas de México)* (México: COLMEX, 2010), 41.

9 Gustavo Garza, "La transformación urbana de México", 33.

10 Tokue Shibata, "Los problemas de la contaminación ambiental en la ciudad de México", *Estudios de Asia y África* 19 (4) (1984): 565.

11 Salvador Medina, "El alarmante crecimiento de autos", *Nexos*, 7 de abril de 2015, <https://labrujula.nexos.com.mx/el-alarante-crecimiento-de-autos/> [consulta: 30 de agosto de 2021].

autobuses repletos, despidiendo por el escape un humo denso. Además, las zonas hacia donde se produce la expansión geográfica carecen de estos servicios públicos. La gente de los suburbios depende de taxis o autos privados para su transporte. Las estadísticas señalan que el número de usuarios por día de taxis asciende a un millón.¹²

El trabajo de Shibata da una visión general de los alcances del problema de la contaminación, tratando también temas como el consumo de combustibles (“se consumen tres millones de kl anuales de gasolina, 400'000 kl de diésel y diariamente se producen 4600 de gas venenoso. Las fábricas se consideran fuentes fijas de contaminación. En 1975 el número de éstas era de 34'533”¹³), el papel de la industria automotriz en el país o el costo del transporte, por mencionar algunos. Para 1983, la ciudad fue escenario de una crisis ambiental en la que ya son comunes, por ejemplo, agudos congestionamientos: “Durante las horas pico el tráfico se paraliza por completo, convirtiendo las vías de seis a ocho carriles en grandes estacionamientos. Aunque, si en verdad se tratara de estacionamientos no se producirían gases ni habría el ruido que impera en las calles donde los motores en funcionamiento lanzan al aire gases azules, blancos y negros de olor desagradable”.¹⁴

Para entonces, el problema ambiental era grave y ocupaba la atención de varios medios que advertían sobre el panorama. Pocos años después de la visita de Shibata a la Ciudad de México, durante el mes de febrero de 1987, los diarios capitalinos reportaron un hecho que, sin duda, trastocó la vida cotidiana y dejó su impronta en los imaginarios en torno al problema ambiental: en varios puntos de la ciudad se reportó el desplome de miles de aves a causa de la contaminación. Así, por ejemplo, el 4 de febrero de ese año, bajo el encabezado “Miles de aves murieron por la infición; alerta sobre el daño a niños y ancianos”, Rosa Rojas reportaba en el diario *La Jornada* que calandrias, gorriones y palomas mensajeras se encontraban al borde de la extinción,¹⁵ hecho que subrayaba los efectos nocivos de los altos niveles de contaminantes en el aire, especialmente en la población infantil y de la tercera edad.¹⁶ Este fenómeno no solo acaparó la prensa de entonces, sino que además logró trasladarse al presente a través de quienes recuerdan este acontecimiento como un punto clave en la transformación de la vida cotidiana y su relación con el medio ambiente. Un ejemplo reciente puede encontrarse en la novela *1994: Perder y fingir* de Brenda Legorreta, publicada en 2021. En ella, una adolescente de los años noventa recuerda:

Otra cosa que hicimos juntas fue la fila de espera para comer en el primer McDonald's de la ciudad, mientras los pájaros caían muertos

12 Shibata, “Los problemas de la contaminación ambiental en la ciudad de México”: 565.

13 Shibata, “Los problemas de la contaminación ambiental en la ciudad de México”: 563.

14 Shibata, “Los problemas de la contaminación ambiental en la ciudad de México”: 565.

15 Rosa Rojas, “Miles de aves murieron por la infición; alerta sobre el daño a niños y ancianos”, *La Jornada*, 4 de febrero de 1987, <https://www.dememoria.mx/ciudad/hoy-no-circula-1989>

16 Rojas, “Miles de aves murieron por la infición; alerta sobre el daño a niños y ancianos”.

en el asfalto por la contaminación. En ese entonces apenas surgía ese dolorcito en los pulmones al correr al aire libre; sabíamos que no nos dejarían salir al patio durante el recreo porque el 95% de los días del año tenían mala calidad del aire; por eso inició el programa Hoy No Circula en 1990, y desde entonces mi papá se acostumbró a gritarle a los camiones: “¡Mucho humo!”, cuando salían nubes negras de sus escapes. Mi mamá también se quejaba: “¿Por qué se guarda aquí tanto la mugre?” cuando miraba la ciudad por la ventana del coche.¹⁷

En respuesta a este suceso, Manuel Camacho Solís, secretario de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) de aquel entonces, aseguró que la contaminación había sido un factor en la muerte de los pájaros y se comprometió a tomar acciones para mejorar la calidad del ambiente de la ciudad.¹⁸ Dos años más tarde, y sin una mejora en los niveles de contaminación, Camacho Solís, para ese momento jefe del DDF anunció el inicio del programa Hoy no circula, aplicable “cuando los niveles de contaminación así lo exijan”. Esta medida, que pretendía ser temporal, y que se introdujo el 20 de noviembre de 1989, se encuentra vigente hoy en día. Su implementación supuso la transformación de una práctica tan cotidiana como la de trasladarse de un sitio a otro, situación que se observa en una película producida cuatro años después que se analiza a continuación.

Los relatos de viaje en una ciudad contaminada

Lunes

La primera parte de *Hoy no circula (un día sin auto)* se titula “Lunes”. Este capítulo narra la vida de una pareja joven de clase media mexicana que se prepara para salir a trabajar. Alejandra (Georgina Pedret) y Julio (Jorge Urzúa) son dos jóvenes profesionistas que viven en un suburbio de clase media. Mientras alistan su jornada, la pareja sospecha que tal vez ese día Julio sea nombrado gerente de la empresa, de ahí que la pareja discuta sobre tener hijos, aunque advierten, eso debe ser planificado, una vez que terminen de pagar la hipoteca, los autos y puedan comprar un fideicomiso para el futuro. La rutina matutina se interrumpe pues no están seguros cuál de los dos vehículos que poseen no circula el lunes. Con una maqueta de una pirámide prehispánica en los brazos que debe presentar en su trabajo, Alejandra argumenta: “Yo tengo calcomanía rosa, no circulo los martes. Tú tienes calcomanía amarilla y no circulas hoy”, mientras que Julio, apurado y con las llaves en la mano reclama que “en todo caso el que no circula es el carro, no yo. No seas necia, el que no circula hoy es el rosa”. Preocupados por no llegar tarde al trabajo, la pareja sube a uno de los automóviles. A pocas cuerdas de distancia, el vehículo en el que viajan es detenido por una oficial de tránsito que les informa que al estar en fase dos de contingencia el programa Hoy

¹⁷ Brenda Legorreta, 1994: *Perder y fingir* (México: Harper Collins: 2021), 17.

¹⁸ Arturo Zárate, “La contaminación mató a las aves: Sedue”, *El gráfico*, 17 de febrero de 1987, 10.

no circula es doble, por lo que su auto no debería estar recorriendo la ciudad y, además de una multa, el vehículo debe ser llevado al corralón. La pareja confiesa no tener idea de la modificación del programa, intenta disuadir al oficial, presume de sus influencias y finalmente ofrecen un soborno. Esta situación ocurre a unos metros de una filmación callejera, de ahí que veamos a varios extras de cine disfrazados de diversos personajes intervenir en la escena: danzantes aztecas, una novia y payasos gritan: “nada de mordidas que los estamos viendo”, “ya tenemos el número de la patrulla, por las dudas”, “bola de inconscientes es lo que son, por eso lo que respiramos es pura porquería”, “y los que cumplimos en no sacar nuestros coches para no contaminar somos los fregados”.

Mientras Julio intenta arreglar la situación a unos metros de distancia del lugar, los extras increpan a Alejandra quien reacciona furiosa: “Claro que tenemos dos carros, para eso trabajamos. Nosotros sí planeamos nuestro futuro”. Los ánimos suben y en pantalla se desarrolla una pelea callejera; vemos a los personajes de la filmación arremeter contra la pareja con jaloneos y bofetadas; en medio de los golpes y el ajetreo se escuchan reclamos como “sacas humo por todos lados” o “esto es por contaminar”. Finalmente, la pareja termina en prisión acusada de circular en día no permitido, de resistirse al arresto, de agresión a la autoridad, intento de soborno y disturbios en la vía pública.

En los términos propuestos por este episodio, es posible notar cómo se están reconfigurando los imaginarios culturales de la clase media urbana de cara al neoliberalismo. La pareja pertenece a una clase media profesionalista que hace de productos norteamericanos, como películas, su tema de conversación, mostrando cómo la americanización de la cultura se hace ya presente en la configuración de los imaginarios de la clase media urbana. Para la pareja, el trabajo está motivado por ideales financieros y de reconocimiento de su trabajo, un *performance* en el que las capacidades de los individuos son tratadas como capacidades de mercado, intensificando desigualdades y distinciones políticas.¹⁹ Bajo este criterio neoliberal, la pareja vive con la prioridad de cumplir primero sus metas profesionales (el ascenso de él, la presentación del proyecto que tiene ella), antes que las personales (tener hijos). Alejandra y Julio encarnan al sujeto neoliberal que es flexible, productivo, activo y autorresponsable, un sujeto que, como estipula Mauricio Bedoya, “elige por sí mismo y usufructúa al máximo sus recursos personales para alcanzar un estilo de vida propio y singular”²⁰ y que, al mismo tiempo, “necesita ser fabricado”²¹, rasgo que la cinta subraya cuando vemos que la pareja se viste igual —los dos llevan camisa blanca, corbata roja y saco— y que poseen dos vehículos idénticos, de la misma marca y color. La pertenencia de dos vehículos como elemento de distinción de clases, de gente preparada y que sabe planificar, e incluso

19 Ong citado por Sánchez Prado, “Narrativa, afectos y experiencia: Las configuraciones ideológicas del neoliberalismo en México”, *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana* 69 (2009): 118.

20 Mauricio Bedoya, *La gestión de sí mismo. Ética y subjetivación en el neoliberalismo* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2018), 39.

21 Bedoya, *La gestión de sí mismo. Ética y subjetivación en el neoliberalismo*, 39.

como una proyección de un sujeto neoliberal, como le explica Alejandra a los extras de la filmación, muestra también una nueva configuración del tiempo en el que el futuro depende del trabajo individual. Para esta pareja, preocupada por cumplir sus metas y prepararse para el futuro, no hay elementos externos (crisis, elementos externos) que pongan en riesgo su idea de futuro. Su proyecto de vida depende de la individualidad, la misma que, al instalarse en los sujetos, erosiona la vida en colectivo. Para el caso de HNC, el reclamo constante de los testigos de este episodio es precisamente la falta de empatía para afrontar el problema de la contaminación de modo colectivo.

Esta familia moderna se desarrolla en un ambiente que la cinta sugiere tóxico. Además de la contaminación a la que se enfrentan todos los ciudadanos y que es motivo de reclamo por parte de los testigos de su detención; en una escena vemos que, mientras discuten sobre su futuro laboral, el desayuno se quema llenando de humo la casa. Esta toxicidad se vuelve metafórica cuando vemos que la vida en la ciudad para los sujetos neoliberales, altamente dependientes del vehículo, se vincula con ambientes de violencia y corrupción.

Martes

El episodio "Martes" se centra en José (Carlos Yustis), un taxista que habita en una unidad habitacional junto con su esposa embarazada, su hijo, un bebé y su suegro. Su esposa vende pasteles y el día que no puede circular, José se dedica a reparar el taxímetro del vehículo. En medio del cuidado de los hijos y los problemas financieros, el abuelo pide que lo lleven a la calle, pero es ignorado. Desde su encierro, el abuelo observa cómo otras familias pasan tiempo al exterior con los adultos mayores y decide fingir un infarto para poder salir. A bordo del taxi, con su suegro en medio de un (falso) infarto y rumbo al hospital, José es detenido por circular en un día prohibido para el color de su calcomanía. El conductor explica que está en medio de una emergencia y consigue que la patrulla de tránsito lo escolte al hospital para que su suegro sea atendido. A la entrada del nosocomio, José se distrae con un inspector que lo amenaza con mandarlo al corralón por circular en día indebido, por tener el taxímetro apagado y por "hacer base" frente a un hospital, mientras el abuelo aprovecha la confusión para escapar. En lo que resta del capítulo vemos al taxista sortear la ciudad en busca de su familiar hasta que por fin lo encuentra. Destacan del episodio las imágenes en las que se muestra el recorrido del taxista mientras atraviesa puentes vehiculares, largas avenidas y plazas públicas. Una toma aérea permite identificar la presencia de decenas de taxis verdes y amarillos que inundan las avenidas, lo que subraya la importancia de este medio transporte en la ciudad. Si consideramos que para el momento en que el HNC fue implementado, existía un taxi por cada 100 habitantes,²² no resulta extraño que en la cinta se dedique un episodio a este personaje, que es, además, el viajero motorizado por excelencia. En el contexto de la cinta, el taxi es

22 Lucas W. Davis, "The Effect of Driving Restrictions on Air Quality in Mexico City", *Journal of Political Economy* 116 (1): 71.

fundamental pues durante los primeros años del programa HNC fueron estos vehículos los que absorbieron un buen número de los viajes que no se podían realizar en auto.

En términos subjetivos, el personaje de José perfila al taxista como el cartógrafo contemporáneo, un conocedor de la ciudad en términos espaciales y también sociales: José no solo transporta a los personajes, los rescata de situaciones de peligro, proporciona consejos de mecánica y es capaz de evadir la justicia si un pasajero así lo requiere. Como el paradigma de una subjetividad motorizada, o como sugiere Guillermo Guicci, un "puro-ser-que-genera-movimiento",²³ la vida cotidiana del taxista está definida por el imperativo del movimiento permanente, por el recorrido de diversas espacialidades, de ahí que sea el personaje del taxista el único que aparezca e intervenga en todos los capítulos de la película. Sobre su Volkswagen amarillo, José no solo sorteja los tramos más congestionados de la ciudad, sino que también atraviesa diversas temporalidades: la del pasaje que lleva prisa, o el que, como sugiere el episodio jueves, le solicita "llévenos a cualquier parte", dan cuenta de que es el único urbanita capaz de atravesar espacio y tiempo es el que se mueve en un automóvil. La ciudad inabarcable adquiere sentido con José, pues sobre su taxi se dibuja una posible ruta para comprender una metrópolis a partir de fragmentos.

En términos del programa HNC, sin embargo, la presencia del taxi subraya el conflicto de estos vehículos para el medio ambiente. De acuerdo con Lucas Davis, durante los años ochenta, las flotillas de taxis fueron obsequios o prebendas políticas, de ahí que el número de estos vehículos aumentara. Al mismo tiempo, la mayoría de estos coches eran modelos compactos de Volkswagen conocidos como bochos, automóviles altamente contaminantes, que además eran modelos no recientes y cuyas condiciones mecánicas impactaron negativamente en el ambiente. Aunque el taxi ofreció una solución a muchos de los conductores, pues además sus tarifas no incrementaron en los años de inicio del HNC,²⁴ lo cierto es que, al no ser un servicio ecológico, su uso contribuyó a incrementar los niveles de contaminación atmosférica.

Miércoles

El episodio "Miércoles" aporta una reflexión sobre el papel del transporte público en la ciudad como alternativa o soporte del programa HNC. Pedro (Luis Couturier) es un adinerado empresario que ese día se dispone a firmar un convenio importante. Acompañado de su chofer Silverio (Ignacio Guadalupe), se da cuenta que, aunque es propietario de varios automóviles, ese día no puede usar ninguno: el New Yorker está en el taller, el Spirit se lo llevó la esposa, el Golf está en el taller de pintura, la camioneta tiene calcomanía roja y no puede salir, el Volkswagen no enciende porque hace tiempo que no se usa. En el sitio no hay taxis disponibles y los taxis que circulan en la calle están ocupados. Ante el imperativo de llegar a tiempo a la reunión, Silverio sugiere tomar un

²³ Guillermo Guicci, *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética* (Argentina: Universidad Nacional de Quilmes, 2007), 18.

²⁴ Davis, "The Effect of Driving Restrictions on Air Quality in Mexico City": 75.

autobús y de ahí el metro. Pedro le exige a su empleado que lo acompañe por todo el daño que causó su incompetencia pues, además, no tiene dinero en efectivo.

A bordo de un autobús Ruta 100 el empresario se queja de la lentitud del transporte, de la gente que viaja junto a él y de las múltiples paradas. A ojos del personaje, esa caótica situación es consecuencia del HNC, de ahí que exprese quejas como “el mentado programa ese nada más lo hacen para fastidiarlo a uno” o “voy a hacer una campaña de un día sin auto”, justo antes de que el repudio de los pasajeros los obligue a bajar del autobús. Pedro y Silverio recorren una zona industrial hasta que llegan a una estación del tren ligero, medio que no pueden usar pues un usuario se ha arrojado a las vías. Vemos que Pedro, en medio de un tumulto que le impide moverse, desesperado cae al suelo y pierde los lentes. Luego del caos que provoca el colapso de un medio de transporte masivo, los protagonistas toman un microbús en el que son víctimas de una banda de carteristas; de ahí abordan una combi en la que nuevamente son asaltados por una pareja de *punks* y, finalmente, golpeados; sin pertenencias, encuentran el taxi de José, protagonista del episodio “Martes”, que los lleva hasta las oficinas del empresario. Luego de enfrentarse a la experiencia que viven miles de capitalinos todos los días durante sus traslados al trabajo, Pedro tiene una revelación: ante las nuevas normas ambientales que la Secretaría de Ecología les impone a sus fábricas, y de acuerdo con sus cálculos, “con 18 millones de habitantes que suponen seis millones de viajes al día, y con la posibilidad de la permanencia y aumento de restricciones del HNC”, adquirir una flotilla de minibuses parece un “negocio perfecto”.

La problemática que subraya este fragmento es que el HNC enfrenta a ciertos habitantes con problemas con los que normalmente no tendrían contacto; lejos de la prohibición por no circular un día, el viaje de este empresario junto con su chofer da cuenta de una ciudad colmada de dificultades y peligros para quien tiene que atravesarla sin automóvil propio. El traslado en transporte público iguala las condiciones de viaje, en los términos planteados por García Canclini:

El crecimiento explosivo de la ciudad y del transporte, la larga lucha de especulaciones privadas y el arribo tardío de la planificación pública, asemejan, en ciertos momentos, como víctimas a capas privilegiadas y sectores populares: unos y otros sufren la prolongación abrumadora de los viajes, la ineficiencia de los transportes públicos, los daños irreversibles a la ecología y especialmente la “igualitaria” contaminación del aire en toda la ciudad.²⁵

De acuerdo con García Canclini, esta situación lleva a una experiencia más democrática de la ciudad que, en términos generales, deriva en una vivencia que lejos de disfrutarse se padece, es molesta y que, en situaciones límite, como las que propone la película, puede provocar algún tipo de sufrimiento. En la cinta, una vez que los *punks* asaltan

²⁵ Canclini, “Los viajes metropolitanos”, 37.

a los pasajeros de la combi y los hacen descender en unos terrenos cercanos a las vías del tren, Pedro reclama a los otros pasajeros su incapacidad para defenderse o protestar. “¿Qué quiere que hagamos? A mí me robaron el abono de la tele”, responde uno de los pasajeros que luego lo golpeará, como una exigencia de empatía ante el hecho de que la inseguridad durante el recorrido es parte de la experiencia del viajero que no tiene otro medio más que el transporte público para sus traslados cotidianos.

Jueves

Protagonizado por Mari (Carmen Salinas) y Carlos (Raúl Padilla), este relato sigue a una pareja que festeja su primera noche de novios. Carlos trabaja en una pensión y en ocasiones usa los vehículos que ahí se guardan sin autorización de los dueños para pasear con su enamorada. Ese jueves por la noche la pareja va a Garibaldi, cenan y beben para terminar en un mirador desde el que contemplan la ciudad. Con tomas aéreas de la urbe nocturna observamos avenidas congestionadas y luces y movimientos propios de una metrópolis. Sobre la ciudad, Carlos comenta a Mari: “aquí la tiene a sus pies. Nuestro pasado, nuestra catedral, y todo para gozarlo para vivirlo porque para eso pagamos impuestos, ellos nada más la administran”. Luego de pasar la noche en el automóvil y fantasear con que la ciudad les pertenece, la pareja protagoniza una persecución, pues Carlos, al conducir un vehículo que no es suyo, se niega a enseñar la documentación vehicular cuando es detenido por conducir en un día prohibido. Finalmente, frente a la policía y el dueño del vehículo, Mari se disculpa y lamenta que “ayer era dueña del mundo y ahorita ya no tengo nada”, como si en alguna medida la posesión o dominio de la urbe dependiera del automóvil. Finalmente, la pareja es perdonada y sale del estacionamiento para abordar el taxi amarillo de José.

La historia de Mari y Carlos arroja luz sobre uno de los aspectos menos discutidos de la *automovilidad*, es decir, a sus dimensiones afectivas. En torno al automóvil, un catálogo de emociones, sensaciones y creencias se despliegan: el placer de viajar, la emoción o el miedo provocados por la velocidad, la frustración frente al tráfico, la ira que para algunos desata el acto de conducir, la sensación de seguridad o el estatus social que, para ciertos individuos, implica la pertenencia, traslado o conducción de determinado tipo de un vehículo (mismo elemento explotado *ad infinitum* por las campañas publicitarias que apelan a lo afectivo como motivación de consumo); las memorias personales vinculadas a determinado modelo son, por mencionar algunas, el tipo de emociones que pueden detectarse con mayor frecuencia orbitando alrededor de la cultura del automóvil. Siguiendo a Mimi Sheller, con la *automovilidad* hay implícitos contextos de relaciones afectivas y corporales en las que personas, máquinas y espacios (de movilidad, de vivienda) generan relaciones, y en los que las emociones y los sentidos son fundamentales.²⁶ En este caso, la dimensión afectiva de los recorri-

26 Mimi Sheller, “Automotive Emotions: Feeling the Car”, *Theory, Culture & Society* 21 (4-5) (octubre de 2004): 221.

dos que esta pareja realiza, nos permite adentrarnos en otras prácticas cotidianas del viaje: aquel que se realiza por placer o gozo, en el que los viajeros intentan descubrir el espacio y descubrirse juntos. Como el episodio lo propone, este viaje no es por necesidad, de manera que los protagonistas no están sujetos al tiempo, no los vemos atorados en un embotellamiento o conduciendo con prisa para no llegar tarde. En realidad, este viaje abre además otra dimensión temporal de la movilidad automotriz: la circulación nocturna. Vemos que, para estos trayectos, el componente afectivo es el que motiva el viaje. Para Carlos, la conquista de la amada implica paseos en automóvil, aun cuando Mari se muestre preocupada porque los vehículos sobre los que descubren nuevos espacios para el amor sean tomados sin permiso por Carlos. En este sentido, el conocimiento del otro como proceso del romance puede comprenderse como una “emoción automotriz”, idea con la que Sheller propone una *relacionalidad* de los sujetos con objetos, un vínculo e interacción de los humanos con la máquina.²⁷ En este episodio, el automóvil es el espacio de intimidad para conocerse, donde ambos se acompañan hacia un destino. En el viaje emotivo, en sus flujos y circulaciones, en la intensificación de las emociones de los involucrados, se despliega una geografía afectiva precisa: Carlos le declara su amor a Mari en un punto alto de la ciudad, desde donde le ofrece la ciudad como un bienpreciado para los dos. El automóvil es el medio que les permite descubrir juntos nuevos espacios de la ciudad y, a su vez, disfrutar temporalidades precisas. Sin el automóvil, este viaje de conocimiento no sería posible, de ahí que Carlos se arriesgue a manejar vehículos que no son de su propiedad. Finalmente, con la luz del día, cuando han sido descubiertos (y Mari sugiere que ha perdido todo lo que su novio le regaló la noche anterior), aparece, como se mencionó, el taxista del episodio “Martes” para llevarlos a donde ellos quieran. Este episodio materializa bien la idea de que la movilidad implica la confluencia de múltiples universos de la vida cotidiana: material, afectivo o emocional y urbano.

Viernes

El último capítulo de la película, “Viernes”, cuenta la historia de David (Carlos Ignacio) un burócrata cuya vida gira en torno al automóvil. David va tarde al trabajo y a bordo de su vehículo, acompañado de su madre y su esposa, comenta que está ideando qué hacer si entra en vigor el doble no circula, una ampliación del programa que lo dejaría sin auto un día adicional. Su madre le propone comprar otro automóvil, pero David, que vive al límite, debe dos meses de renta, las cuotas del refrigerador, la sala y aún no se repone del gasto de las vacaciones pasadas. En la conversación entre el conductor y su madre, se esbozan varios de los temas que gravitan en torno al programa y su aceptación en la sociedad. Así, la madre de David asegura que “si viviéramos en el centro no habría lío, caminando llegábamos al trabajo, pero desde donde vivimos hacemos dos horas en camión o como 45 minutos en coche”. Para la madre, el programa HNC no es una medida que aplique a todos, “¿no has

27 Sheller, “Automotive Emotions: Feeling the Car”: 223.

visto todos los carros con permisos especiales y los de los funcionarios públicos que ningún agente se atreve a parar?"; también percibe la medida como insuficiente, pues argumenta: "al gobierno lo que menos le importa es la contaminación. Si realmente la quisieran abatir ya tendríamos las industrias fuera del D.F. y tendríamos mejores transportes y más seguros y habría más líneas de metro". En una sintonía similar, David ve en el HNC un negocio: "los del gobierno inventaron eso de la contaminación nada más para sacarnos más lana a los fregados. A ver, échale números, ¿cuánto sacan por cada carro que se verifica, y ahora dos veces por año? Y ahora las multitas que te sacan por llevarte al corralón, eso sin contar los impuestos de los nuevos coches que sacaron".

Destaca también que, en este universo de una movilidad restringida, el conductor sea categórico sobre su postura frente a las normas de circulación cuando asegura por ejemplo que: "a mí lo que me importa es no quedarme un día sin carro", o cuando justifica su imprudencia al volante pues "yo traigo el poder en las manos". La subjetividad altamente motorizada del taxista que protagoniza el segundo episodio se completa bien con el personaje de David. Como un "puro-ser-que-genera-movimiento",²⁸ para este conductor la experiencia de la ciudad está determinada por la velocidad del automóvil y la experiencia de ansiedad que le genera no poder usarlo un día: vemos cómo sus días transcurren con prisa, conduce rápido y sin precaución, compite con el reloj para llegar a tiempo y como sujeto motorizado, ve en el HNC un freno a sus caóticos modos de circular por la ciudad, obstáculo que intenta eludir con placas sobrepuestas, multas o sobornos.

La madre de David ha solicitado un préstamo de su pensión para comprar un automóvil adicional. David asegura que el sacrificio vale la pena pues lo que a él le interesa es que su esposa y su madre viajen seguras, que no tengan que sufrir aglomeraciones y malos olores en el metro, entre otras incomodidades. Luego de ver algunos vehículos de segunda mano, David se decide por un modelo que un sujeto muestra en la puerta de su supuesta casa. Luego de hacer el trato, incluso de poner la cuota del refrigerador para completar el costo del vehículo, vemos a David circular contento con su nueva pertenencia. Sin embargo, a los pocos kilómetros, un humo espeso que sale del cofre lo obliga a parar. De nueva cuenta, vemos a José, el taxista protagonista del episodio "Martes", auxiliando a este sujeto motorizado. Deducen, luego de revisar el motor, que David ha caído en un fraude pues el automóvil está desviado. Sin éxito, vemos al oficinista correr a toda velocidad para buscar al supuesto vendedor del que ya no hay rastro alguno.

Esta historia permite esbozar uno de los efectos negativos de HNC: lejos de incentivar otros modos de transporte menos contaminante, el programa fomentó, por el contrario, la compra de un segundo vehículo, hecho que además de incrementar el número de unidades que congestionaban la ciudad, impactó de manera desfavorable pues fue común que los segundos vehículos obtenidos para circular el día de la prohibición fueran modelos viejos que no cumplían con normas de emisiones

28 Guicci, *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*, 18.

acordes con las que el HNC esperaba. Sin un incremento de la infraestructura del transporte público, así como programas de mantenimiento para los medios de movilidad que en ese entonces circulaba, o un impuesto a la gasolina, en un rango de seis meses, de acuerdo con lo estudiado por Gunnar Eskeland y Tarhan Feyzioglu, el programa incrementó la conducción total y la congestión vehicular.²⁹ Un programa que pretendía ser una medida temporal pronto demostró no ser suficiente para aminorar la mala calidad del aire y permanece hasta ahora. En los términos que propone el episodio “Viernes”, para un conductor de clase trabajadora, conseguir un vehículo adicional es la condición para no dejar de moverse, como si esta fuera determinante del sujeto metropolitano.

La subjetividad motorizada que se construye en torno a David nos muestra a un habitante altamente individualizado, que no ve en el esfuerzo colectivo una solución a la crisis ambiental. Contrario a los personajes del primer episodio que estaban preocupados por el futuro, David se centra en el presente, no le interesa lo que pueda heredar a futuras generaciones, “antes di que les dejamos algo, a mí lo que me interesa es no dejar de circular” y su reto, como el de miles de mexicanos, es no llegar tarde. Esta idea construye una metáfora con el nivel de vida de la clase media mexicana encarnada en este personaje que, como se ha mencionado, vive al día, debe la renta y lucha diariamente por aguantar el ritmo hiperacelerado de la vida metropolitana. Su adicción al automóvil es una manera de proteger a su familia y las estrategias que lo ayudan a sortear las trabas en su accidentado tránsito por la ciudad son la corrupción y el ingenio, que se acompañan de una desconfianza en las autoridades que intentan poner un orden, en este caso al intervenir en la circulación vehicular. Al final de la cinta, cuando comienzan a correr los créditos, *Hoy no circula* hace un breve recuento de lo que sucedió a cada uno de sus personajes; el cierre más trágico podría ser el de la historia de David: en medio de una avenida transitada, lo vemos recoger a su madre, pero esta vez pedaleando un triciclo. Este sujeto, aún sin auto, se aferra a la circulación, lucha y hace su mayor esfuerzo para incorporarse al flujo vehicular de la Ciudad de México.

Consideraciones finales

Hoy no circula (un día sin auto) nos acerca a la experiencia que, para miles de conductores, significó el programa HNC, a pocos años de distancia de su implementación. Para entonces, la cinta sugiere que el descontento frente a esta política persiste, lo que al mismo tiempo indica que una medida de modificación de un hábito tan simple y cotidiano como la circulación a través de la ciudad, se instaló en la mente de los habitantes, dando pie a historias que, aunque ficticias, dialogan con hechos reales suscitados al momento de la implementación: las multas, las estrategias de los ciudadanos para evadir el programa, la necesidad de adquirir más automóviles, son elementos que intervinieron en la

29 Gunnar Eskeland y Tarhan Feyzioglu. “Rationing Can Backfire: The ‘Day without a Car’ in Mexico City”, *The World Bank Economic Review* 11 (3) (1997): 383-408, <http://www.jstor.org/stable/3990252> [consulta: 30 de agosto de 2021].

práctica cotidiana de la circulación, modificándola y generando impresiones en diversos productos culturales de la época.

Llama la atención que, en las cinco historias que conforman este mosaico de micro unidades de experiencias urbanas, no hay lugar para la idealización sobre el transitar de la ciudad. La realidad urbana a la que hace referencia esta cinta es tan caótica que, para todos los personajes, el HNC desestabiliza por completo las experiencias de los automovilistas que deben transitar la ciudad. Pese a la mala factura de la cinta, o sus nulas pretensiones estéticas, se destaca de este trabajo la capacidad para ahondar en los efectos humanos del programa HNC, en concreto en el impacto que causó esta nueva norma en la imaginación y el sentir de la población. De igual modo, merece mención el hecho de que, de acuerdo con la propuesta de *Hoy no circula (un día sin auto)*, la crisis medioambiental es, sobre todo, una crisis social y de la experiencia urbana, de ahí que podamos ver en pantalla la exaltación de diversas subjetividades vinculadas con la *automovilidad*, así como las emociones o afectos que los sujetos expresan mientras trazan sus trayectos cotidianos sobre el espacio urbano.

Referencias

- BEDOYA, Mauricio. *La gestión de sí mismo. Ética y subjetivación en el neoliberalismo*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2018 (Edición Scribd).
- CERTEAU, Michel de. *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana-ITESO, 2010.
- DAVIS, Lucas. "The Effect of Driving Restrictions on Air Quality in Mexico City". *Journal of Political Economy* 116 (1): 38-81. doi:10.1086/529398 Consultado: 30 de agosto, 2021.
- ESKELAND, Gunnar, y Tarhan Feyzioglu. "Rationing Can Backfire: The 'Day without a Car' in Mexico City". *The World Bank Economic Review* 11 (1997): 383-408. <http://www.jstor.org/stable/3990252> [consulta: 30 de agosto de 2021].
- GARCÍA Canclini, Néstor. "Introducción. Los viajes metropolitanos". En: Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón. *La ciudad de los viajeros: Travesías e imaginarios urbanos, México, 1940-2000*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa, 2000. 23-66.
- GARZA, Gustavo. "La transformación urbana de México, 1970-2020". En: Gustavo Garza y Martha Scheingart (coords.) *Desarrollo urbano y regional (Los grandes problemas de México)*. México: COLMEX, 2010. 31-86.
- GIUCCI, Guillermo. *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Argentina: Universidad Nacional de Quilmes, 2007.
- GONZALBO, Pilar. *Introducción a la historia de la vida cotidiana* [ePub]. México: COLMEX, 2009.
- Hoy no circula (un día sin auto)*. México: Televisión, 1993.
- LEGORRETA, Brenda. *1994: Perder y fingir*. México: Harper Collins, 2021.
- MEDINA, Salvador. "El alarmante crecimiento de autos". *Nexos*, 7 de abril, 2015. <https://labrujula.nexos.com.mx/el-alarmante-crecimiento-de-autos/> [consulta: 30 de agosto de 2021].
- NOBLE, Andrea. *Mexican National Cinema*. Nueva York: Routledge, 2005.
- ROJAS, Rosa. "Miles de aves murieron por la infición; alerta sobre el daño a niños y ancianos". *La Jornada*, 4 de febrero de 1987. <https://www.dememoria.mx/ciudad/hoy-no-circula-1989/> [consulta: 30 de agosto de 2021].

- SÁNCHEZ Prado, Ignacio. "Narrativa, afectos y experiencia: Las configuraciones ideológicas del neoliberalismo en México". *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana* 69 (2009): 115-133. <https://as.tufts.edu/romancestudies/rcoll/pdfs/69/SANCHEZ%20PRADO.pdf> [consulta: 30 de agosto, 2021].
- SHELLER, Mimi. "Automotive Emotions: Feeling the Car". *Theory, Culture & Society* 21 (4-5) (octubre de 2004): 221-42. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068> [consulta: 20 de agosto, 2021].
- SHIBATA, Tokue. "Los problemas de la contaminación ambiental en la Ciudad de México". *Estudios de Asia y África* 19 (4) (1984): 561-72. <http://www.jstor.org/stable/40312848> [consulta: 20 de julio de 2021].
- ZÁRATE, Arturo. "La contaminación mató a las aves: Sedue". *El gráfico*, 17 de febrero de 1987. <https://www.dememoria.mx/ciudad/hoy-no-circula-1989/> [consulta: 30 de agosto de 2021].

Georgina Cebey Montes de Oca

Programa de Posgrado en Urbanismo
ginacebey@gmail.com

Doctora en Historia del Arte por la UNAM. Ha sido profesora de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Tubinga (Alemania), institución donde realizó una estancia posdoctoral en el Interdisciplinary Centre for Global South Studies. En 2017, su libro *Arquitectura del fracaso* (México: FETA-SC, 2017) obtuvo el Premio Nacional de Ensayo José Vasconcelos. Actualmente es investigadora posdoctoral en el Posgrado en Urbanismo de la UNAM.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=773782604012>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Georgina Cebey Montes de Oca

**Hoy no circula (un día sin auto). El traslado en automóvil
en la Ciudad de México como práctica de lo cotidiano¹**

**Hoy no circula (A day without a car). Automobile
Transportation in Mexico City as Everyday Practice**

Academia XXII

vol. 13, núm. 25, p. 211 - 227, 2022

Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de
Arquitectura,

ISSN-E: 2594-083X

DOI: <https://doi.org/110.22201/fa.2007252Xp.2022.25.83159>