

1

¿CÓMO QUEREMOS QUE SEA LA CIUDAD DE MÉXICO EN EL FUTURO?

¿POR QUÉ SOMOS TANTOS AQUÍ?



Desde la formación de las primeras aldeas, los objetivos de los seres humanos fueron los de unirse para lograr una mayor protección ante las amenazas de sus enemigos externos, resguardarse ante fenómenos extremos del clima, además de multiplicar la producción de bienes y servicios, para brindarles a sus familias un mayor bienestar.

Sin embargo, las aldeas se fueron convirtiendo en pueblos, luego en ciudades, para finalmente llegar a la conformación de gigantescas metrópolis. Pero en algún lugar del camino, de alguna manera, extraviamos los objetivos originales, perdimos el rumbo y la confianza que nos otorgaban el compartir una conciencia colectiva y participar en un gobierno popular.

Nuestra metrópoli tiene enormes ventajas comparativas, en relación a muchas otras ciudades de México y de nuestro planeta. Ofrece la más amplia gama de bienes y servicios, los



empleos mejor pagados, es una incubadora de negocios y tecnologías, presta la mejor asistencia social, tiene excelentes centros de aprendizaje, su oferta de cultura y recreación es incomparable, entre muchas otras ventajas. Pero sobre todo, es nuestra ciudad, en la que crecimos y vivimos, por eso estamos decididos a disfrutarla.

Actualmente, la Ciudad de México sufre dramáticos problemas. Grupos en lacerante pobreza; limitaciones severas para obtener el abasto de agua que acabe con el creciente déficit; un doloroso subempleo; una angustiante criminalidad; congestionamientos viales impresionantes y saturación de los transportes colectivos; segregación socioespacial que incrementa la desigualdad del acceso a la ciudad y la marginación de muchos sectores de la población; privatización de espacios públicos y crecientes comportamientos egoístas e insolidarios en las calles; contaminación en el aire, en el suelo, en sus acuíferos; creciente pérdida de áreas verdes, de biodiversidad y otros males donde es imprescindible detener su agravamiento, para iniciar una reversión de los daños que ya se han sufrido o causado.

LA RAZÓN

¿PORQUÉ hacemos esta CONTRIBUCIÓN?

Sabemos que el futuro sustentable de nuestra ciudad, se irá construyendo (o negando) con la suma de las decisiones que vayamos tomando hoy. Debemos evitar que los paliativos "ambientales" que imponemos hoy, se conviertan en las maldiciones ecológicas de mañana. Evaluados en el presente, los resultados obtenidos demuestran que estamos heredando a las próximas generaciones una pesada deuda de costos ambientales.

No será justo que nuestros hijos paguen mañana la reparación del daño ocasionado por nuestros pecados ambientales de ayer y de ahora. Por ellos, sin más excusas, pretextos o dilaciones, es necesario acordar una estrategia realista pero ambiciosa, que borre las deudas ambientales en que hemos incurrido. Ya no hay margen para equivocaciones. La Ciudad



de México corre el peligro de irse muriendo de sed y/o de ahogarse en un mar de basura. Sus habitantes están respirando contaminantes que las autoridades saben que son altamente dañinos para la salud, pero que la población no conoce, porque nadie los mide y rara vez se reportan. Hay una definitiva certeza estadística de que la población está ingiriendo productos agrícolas contaminados por residuos tóxicos, algunos tan venenosos que para contaminar una parcela tan solo se requieren unos cuantos microgramos, de las miles de toneladas de residuos peligrosos que en la zona metropolitana se generan, pero que ninguna autoridad controla.

También desarrollamos y entregamos estas propuestas a los candidatos por que en la Ciudad de México no existen verdaderos mecanismos de rendición de cuentas, no hay una representatividad ciudadana en la toma de decisiones y carecemos de espacios de diálogo efectivos entre gobernantes y gobernados. La gobernabilidad, armonía y efectividad en la gestión de las ciudades actuales solo puede conseguirse a través de la activa participación ciudadana. De tal forma, esta iniciativa también representa un pronunciamiento para que de una vez y para siempre, la sociedad civil tenga un lugar importante en la construcción de la ciudad a la que aspiramos.

Así y a partir de la llegada de un nuevo equipo de trabajo a la administración pública del Distrito federal, los grupos ambientalistas, académicos, consultores y asociaciones civiles que suscribimos esta iniciativa hemos preparado esta guía de planteamientos y propuestas estratégicos como una contribución colectiva para que juntos, sociedad y gobierno, podamos iniciar la construcción de la *Ciudad que Queremos Ser*.



B

¿En dónde estamos y qué proponemos?

A. LA METRÓPOLI INMÓVIL.



DIAGNÓSTICO

En la apuesta por resolver el problema del transporte en la ciudad, a través de la expansión de la infraestructura vial, si alguien ganó (al registrar mayores ventas) fue la industria automotriz. Todos los demás, que tenemos que movilizarnos de nuestros hogares a cualesquier punto en la ciudad, pagaremos las consecuencias de haberle hecho creer a los que adquirieron por vez primera un auto, que estas imponentes obras le resolverían sus problemas de traslado. La saturación vial que se alcanza es de tal magnitud que durante las horas "pico" es usual tener que esperar un largo tiempo para que aparezca un transporte colectivo que ofrezca un espacio para poderse subir. Es tan larga la espera en fila para poder tomar un microbús, que los paraderos parecen ahora parques y los pasajeros sus estatuas inamovibles.

Más largas horas implica el trayecto y el pasajero va siempre arriesgando la vida. Los transportes individuales y los colectivos cada día conducen en forma más agresiva, disputándose el poco espacio no ocupado que queda de calle, debido a la progresiva reducción del espacio vial disponible para circular.

La tendencia mundial de motorización a la alza, junto con políticas públicas que incentivan el uso del automóvil particular ha provocado que el parque vehicular crezca a ritmos a los que es imposible (e indeseable) incrementar la infraestructura vial. Tan solo en la Ciudad de México el parque vehicular crece casi 10% al año, y la superficie de rodamiento no puede aumentarse en esa escala (ni siquiera con la construcción de los segundos pisos y distribuidores viales). Si cada uno de los más de 33 millones de viajes al día que actualmente se generan en la capital del país, se quisieran realizar en transporte individual, las calles y avenidas serían un permanente estacionamiento. En los casi cuatro millones de vehículos que ahora intentan “circular” dentro del área metropolitana, sus choferes diariamente van alimentando una creciente impotencia y frustración

que también se va acumulando en el cuerpo y mente. ¿Qué va a pasar cuando se duplique el número de vehículos?

Los problemas de transporte que vive el Distrito Federal, además de afectar la competitividad de la ciudad con la pérdida de millones de horas de trabajo, aumentan la desigualdad y generan una serie de conflictos sociales: desde criminalidad y accidentes automovilísticos, hasta problemas de integración social y convivencia. A pesar de que sólo 2 de cada 10 personas tienen auto, el 80% del espacio urbano es ocupado por los automóviles. Por su parte, los grupos más vulnerables de la ciudad, como las personas con discapacidad, ancianos, niños y mujeres embarazadas, tienen opciones muy limitadas para movilizarse con seguridad en transporte público. Los peatones (que en algún momento del día, todos lo somos), tenemos que caminar por espacios públicos en pésimas condiciones, que la mayor parte del tiempo están invadidos por autos, personas y obstáculos, que impiden el libre tránsito y ponen en riesgo nuestra seguridad.

Las opciones de movilidad en el DF son cada vez más reducidas e incrementan nuestra depen-

dencia del auto particular. Opciones como la bicicleta siguen representando un enorme riesgo para nuestra salud y seguridad. La mínima infraestructura existente dificulta el tener acceso a muchos de los servicios y bienes que la ciudad brinda. Es evidente la falta de equipamientos urbanos que estén adaptados para estos vehículos no motorizados, así como la inexistencia de redes de ciclistas y espacios viales que garanticen la libre movilidad del ciclista.

Adicionalmente, autos y transportes públicos provocan riesgos a la salud pública en toda la zona metropolitana, no solo por la agresividad de los choferes, que descargan la impotencia y frustración que les producen calles y avenidas todo el día congestionadas, sino también por la contaminación atmosférica cuyo impacto se calcula en 4,000 muertes anuales en la zona metropolitana. La combustión de gasolinas y diesel con elevados contenidos de azufre provoca la emisión al aire de óxidos de azufre que son causantes directos de efectos adversos a la salud y contribuyen a la formación de partículas finas (PM2.5) – considerados los contaminantes atmosféricos más peligrosos.



PROPUESTA

Sin importar los impactos a la salud colectiva, a partir del 2005, el Gobierno Federal autorizó la libre importación de autos con más de diez años de uso. Son autos de desecho en los Estados Unidos, que en promedio contaminan 60 veces más que un auto nuevo. Esta cifra debe multiplicarse por los más de un millón 750 mil autos “chatarra” que ya han sido importados, para cuantificar el volumen de emisiones que arrojan a la atmósfera y el daño a la salud social que indudablemente deben estar causando. En la Ciudad de México las primeras investigaciones han encontrado que, a tan solo un año de que se abrió la frontera, el 10% de la flota en circulación ya pertenecen a este grupo de autos. Si no se detiene y se cancela este crecimiento, su bajo costo impulsará mayores adquisiciones, revirtiendo los avances en el saneamiento atmosférico que la ciudad ha logrado durante 25 años de esfuerzos. El problema crece en complejidad, porque sus dueños los han registrado en otros estados, pero no están sujetos a la verificación obligatoria de emisiones que se ha auto-impuesto nuestra ciudad. Esta reglamentación debe cambiar. Todos los autos y camiones que circulen por nuestra Ciudad, deberán ser verificados y un operativo de detección de vehículos ostensiblemente contaminantes, debe ser puesto en marcha lo más pronto posible.

Hoy en día, con unos cuantos pesos, casi cualquier persona obtiene crédito



para adquirir un auto nuevo. ¿Cómo vamos a evitar la saturación vial ante tantos autos nuevos y “chatarras”, que aceleradamente se están incorporando a los mismos metros cuadrados de vialidades, que ya ahora permanecen durante largas horas congestionadas?

La respuesta no puede ser la construcción de más vialidades. Primero porque no se pueden seguir concentrando los recursos para inversión que captan los gobiernos en plantar más pavimento, descuidando todas sus otras responsabilidades sociales. ¿Qué sigue: el tercer piso de vialidades? ¿Cuánto cuestan? ¿Qué se deja de hacer en los otros servicios sociales que debe prestar el gobierno, al concentrar tantos recursos en la construcción de más puentes? ¿A quién benefician estas obras?

Las estadísticas del tráfico urbano muestran que todas las ciudades más grandes del mundo, sufren una lenta pero creciente saturación vial. Una de las soluciones al problema del congestionamiento vial, que han encontrado es construir más y mejor transporte colectivo. En nuestra metrópoli del Valle de México, como en la mayoría de las ciudades del mundo, alrededor del 80% de los viajes son “rutinarios” o “programados”. De la casa a la escuela y de regreso a casa. O de la casa a la oficina, por la mañana y por la noche de regreso al hogar. Cuando existe un transporte colectivo moderno, conectado intermodalmente, con amplia cobertura

geográfica, relativamente rápido, seguro, confortable y económico, nadie se vuelve a sentar por horas en un congestionamiento vial. La experiencia internacional ha demostrado que: “Si sembramos calles, cosecharemos automóviles. Si sembramos transporte colectivo, cosecharemos pasajeros”.

Una ciudad tan densamente poblada como la nuestra, requiere de una red de transportes colectivos bien armonizada e integrada. Esta red debe integrar a los futuros trenes rápidos suburbanos con líneas de Metrobús y de Metro en constante ampliación, que ofrezcan un servicio cada vez más cómodo, seguro y con una cobertura geográfica ampliada y complementada por los diferentes modos de transporte vial: autobuses grandes y medianos, trolebuses y, dependiendo de la demanda, topografía y estrechez de calles en las zonas que sirven, microbuses rediseñados en comodidad y seguridad.

Además, debemos abrir nuevas opciones de movilización no contaminantes, que reduzcan la necesidad de transporte motorizado. Es importante que se incremente la infraestructura peatonal. Que se le proteja de la agresividad o imprudencia de los automovilistas. Que los ciudadanos también aprendamos a respetar y a utilizar apropiadamente los espacios públicos. Que se diversifique el equipamiento para ciclistas y que se interconecten unos con otros, de manera que se vuelva más eficiente y agradable la movilidad urbana.

B. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

DIAGNÓSTICO

En materia de calidad de aire, la historia muestra altibajos: significativos éxitos durante los primeros años que siguieron a la fundación de la Comisión Ambiental Metropolitana (CAM), seguidos por varios años de una gran pérdida de oportunidades de alcanzar logros mayores. Tristemente hemos observado que las oportunidades perdidas siempre suceden, cuando la protección de la salud de la población es subordinada a los intereses políticos. Como no hemos elaborado una Visión de la Ciudad de México que queremos ser, los tres Proaires puestos en marcha entre 1990 y el 2002 son básicamente una réplica el uno del otro. Inclusive se reincorporaron, sin previa evaluación sobre que pasó y porqué, casi todas las medidas que no fue posible implementar en el pasado. Por supuesto tampoco se han podido implementar ahora. Los Proaires fijan metas para cada medida, pero en conjunto no indican hacia donde vamos y como vamos a llegar allá.



Ciertamente los éxitos han superado las épocas de estancamiento. A sólo cuatro años de haberse establecido la CAM, cuatro de los seis contaminantes criterio fueron drásticamente reducidos hasta cumplir con las normas de calidad del aire. Desde entonces, lenta pero constantemente los otros dos contaminantes remanentes (ozono y partículas) han

mostrado una progresiva reducción.

Sin embargo todavía nos encontramos casi diariamente ante umbrales muy peligrosos para la salud, tanto por las significativas concentraciones de ozono que aún se registran en el aire, como por la exposición crónica y permanente a un contaminante tan extremadamente agresivo para el cuerpo humano como

las partículas. A pesar de ello el Tercer Proaire 2002-2010, reconoce que aun si se instrumentaran todas las medidas que contiene, no se logrará reducir el ozono hasta cumplir con la norma. Si después de la aplicación de una inversión que rondará alrededor de los 13 mil millones de dólares (si todas las medidas se ejecutan) y 8 años de esfuerzo, adicionales a los 12 años ya invertidos durante 1990-2002, no se logra reducir el ozono hasta cumplir con las normas respectivas, hay algo que no está funcionando bien.

Nosotros creemos que la estrategia planteada en el Proaire 2002-2010 es claramente insuficiente, carece de una imagen-objetivo y la viabilidad de las medidas no ha sido asegurada. Más aun, sabemos que debido a múltiples factores, muchas de las metas originales no se alcanzarán. Falta una visión con imaginación y capacidad para diseñar una estrategia con acciones cuya viabilidad integral haya sido asegurada y cuyos objetivos reformulados encaucen el desarrollo de la ciudad hacia su sustentabilidad ambiental.

Adicionalmente, los combustibles con alto contenido de azufre pueden perjudicar y, en algunos casos, impedir el uso de

tecnologías avanzadas para el control de la contaminación. Existen estudios que han señalado la asociación entre dióxido de azufre, partículas y ozono con muerte prematura, enfermedades cardiovasculares y enfermedades respiratorias severas. Los gases del escape de los autos, taxis y microbuses de la Ciudad de México son responsables de que la calidad del aire de esta metrópoli se encuentre dentro de las peores del mundo. La producción de combustibles con bajos contenidos de azufre en México es una prioridad ambiental, pero sobre todo de salud pública para más de 20 millones de personas.

Según los datos presentados en el primer Informe Preliminar del Proyecto MILAGRO, el cual estudia el impacto de la contaminación en el Valle de México en la contaminación global, más del 75% de las partículas que contaminan el aire y dañan los pulmones, provienen del transporte que circula o cruza la metrópoli, particularmente de los vehículos que usan diesel. Adicionalmente se registraron más de 50 contaminantes altamente tóxicos en la atmósfera, en concentraciones "nunca antes observadas en ningún lugar del mundo", casi todos ellos derivados del uso de gasolinas.

PROPUESTA

A cuatro años de haber puesto en operación el Tercer PROAIRE, es necesario evaluar sus avances y barreras, para proceder a fortalecer las capacidades institucionales. Es vital para la aplicación exitosa de sus medidas, que los Grupos de Trabajo de la CAM recuperen su capacidad para diseñar los mecanismos de control de emisiones, negociar su implementación y obtener los recursos humanos, técnicos y financieros que requieren para la realización de las medidas de saneamiento ambiental.

En materia de riesgos ignorados, desde hace ya varios años el equipo de trabajo que opera la red de monitoreo de la calidad del aire debería estar midiendo otros contaminantes adicionales a los llamados "criterio", como aquellos contaminantes que a través de estudios y de observaciones sobre la exposición humana crónica ya han sido catalogados como carcinogénicos y/o muy tóxicos y que ahora se miden constante o periódicamente, en otras cuencas atmosféricas de otros países. No podemos cerrar los ojos a la importancia del monitoreo de

la calidad del aire que respiramos. Las investigaciones médicas han demostrado que el ser humano no tiene tolerancia alguna para ningún contaminante, a ningún nivel de concentración por mínimo que parezca. Lo único que tolera es aire puro.

Por su parte, reformular las gasolinas y el diesel, lo que a su vez requeriría virtualmente reconfigurar y volver a construir la mitad de cada una de las refinerías de PEMEX de nuevo, pudiera parecer solo un paliativo temporal de alto costo. Pero no es así. Es un paso intermedio necesario para incorporar convertidores catalíticos en los vehículos a diesel y garantizarles una larga vida operativa, así como para avanzar en la transformación tecnológica de los automóviles y reducir aún más sus emisiones contaminantes.

En cuanto a las alternativas que están dentro del ámbito de competencia del Gobierno del DF, la decisión más acertada es la de dirigir las mayores inversiones posibles a la construcción de nuevas líneas del Metrobús, Metro y trenes rápidos suburbanos, alrededor de los cuales subordinar los otros modos de transporte colectivo. Estos medios,

tanto en su modalidad de público, como privado, tendrían que operar desde los próximos años con emisiones cero a la atmósfera. Esta decisión requeriría la renovación de todo el transporte, público y privado, hacia vehículos que usen solo electricidad o hidrógeno.

Durante la etapa de construcción y ampliación de las líneas de transporte masivo colectivo es recomendable estimular la circulación de los automotores llamados "híbridos", que ya ofrecen bajísimas emisiones al usar la energía eléctrica que ellos mismos generan. Mientras más rápido se construya esta red de transporte público, menos contaminación tendremos que respirar los habitantes de la ciudad capital.

Fuente por fuente, en la medida en que otras actividades que ahora utilizan hidrocarburos sucios con altos grados de azufre se vayan convirtiendo al uso de combustibles más limpios y de energías alternativas, nuestra atmósfera se irá saneando y desaparecerán de ella los venenos que le emitimos diariamente. Así, desde el punto de vista ambiental, la ciudad el futuro tendrá que funcionar básicamente utilizando energía eléctrica. Progresivamente ésta se irá generando a través del aprovechamiento de la energía solar, eólica, de mareas, hidrógeno y muchas otras alternativas,

las cuales prácticamente no emiten contaminante alguno. Ciertamente en el corto plazo, una parte importante de la energía eléctrica que se consumirá en nuestra ciudad continuará siendo generada por termoeléctricas, que usarán hidrocarburos. Sin embargo, gracias a que éstas son fuentes puntuales de emisiones, será relativamente fácil su control y neutralización.

El uso de energía eléctrica dentro de la ciudad, será generalizado. En hogares, fábricas, comercios, servicios, transporte colectivo y hasta los automóviles privados, los cuales podrán ser recargados en su estacionamiento durante las horas de oficina o durante las horas de descanso y/o de convivencia familiar en el hogar. Acompañado con un sistema eléctrico de respaldo (si se considera necesario) el agua podrá ser llevada a la temperatura ideal para el baño, a través de calentadores solares. La substitución del gas licuado de petróleo, que actualmente se utiliza en equipos que carecen de los más elementales controles para emisiones contaminantes, así como el cambio de estufas de gas por eléctricas, ciertamente contribuiría a una significativa disminución en la formación de ozono y de múltiples otros contaminantes, en la atmósfera de la cuenca del Valle de México.

C. RESIDUOS SÓLIDOS

DIAGNÓSTICO

En la Zona Metropolitana se generan alrededor de 20 mil toneladas de basura diariamente. Esta es recolectada por una flota vehicular obsoleta y en tan malas condiciones mecánicas, que no cumple ni con las normas de seguridad, ni con el control de emisiones contaminantes. No puede exigírsele el cumplimiento al ciudadano mientras el gobierno se autoexime de sus responsabilidades. El gobierno siempre debe ser el primero en poner el buen ejemplo.



Hasta muy recientemente, la ausencia de políticas y programas orientados a la reducción y separación obligada de la basura para facilitar su reciclado, ha hecho que en cuanto a su generación estemos en la lista de los primeros diez países que más residuos per cápita generan. Este es un desperdicio de recursos criminal, que va agotando las materias primas y adicionando costos de empaque, transporte, distribución, recolección y disposición final, que siempre termina pagando el consumidor, lo quiera o no lo quiera.

Aunque en el año 2003 fue publicada

la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal, la cual impone la obligación para la separación de los residuos sólidos en orgánicos e inorgánicos, entre otras importantes disposiciones, su entrada en vigor y su implementación se ha dado de manera muy lenta debido a la falta de inversión pública en la capacitación del servicio de recolección, de difusión de la Ley entre los ciudadanos y de adquisición de camiones e infraestructura indispensable para el desarrollo de los programas de reciclaje de materiales y composteo.

PROPUESTA

El servicio de limpia necesita desarrollar una estrategia más eficaz y eficiente, en su manejo social y ambiental que al mismo tiempo logre menores costos y/o que le genere mayores ingresos, siempre a cambio de un mejor servicio. La estrategia debe incluir la implementación de nuevos mecanismos y prácticas de manejo de los residuos sólidos, tales como la reducción en su generación y su separación en fuente, para permitir una mayor reutilización y reciclado, la extensión de la vida útil de los confinamientos, el aprovechamiento de gases para generar electricidad y evitar que contribuyan al calentamiento de la atmósfera, así como la conversión de ciertos materiales en energía. Estos programas, en su conjunto, reducirían significativamente los actuales volúmenes recolectados y aquellos que ahora tienen que depositarse en los rellenos sanitarios que alcanzaron ya el máximo de su vida útil.

Es claro que esta transformación tendrá que manejarse con mano firme, porque los fuertes intereses político-económicos alrededor de los líderes

del sindicato de limpia y las uniones de pepenadores, a fin de no perder el control sobre sus correligionarios, intentarán impedir cualquier cambio que se les proponga, sin importarles que tan benéfico pudiera ser para la ciudad y que inclusive permitiera generar mayores ingresos y bienestar para sus representados.

Asimismo, es impostergable la ubicación de un nuevo sitio para la disposición final de los residuos sólidos en la Ciudad, buscando minimizar los residuos para lograr una mayor vida útil. De igual forma, el incremento de la inversión del GDF y de las delegaciones en infraestructura para la recolección, separación, reciclaje y manejo de residuos sólidos, así como para la sensibilización y concientización de la comunidad son de enorme prioridad.

Queremos una ciudad limpia de basura, en la que los procesos de producción, distribución y consumo de bienes funcionen bajo principios de reutilización y reciclado de desechos. Una ciudad en la que la generación de basura no represente un costo al erario, la so-

ciudad y el medio ambiente, si no que represente la creación de ingresos públicos y privados, la integración de grupos ahora pauperizados y explotados, a la economía formal y la existencia de una fuente alternativa para generar electricidad. Una ciudad en la que los habitantes de la metrópoli contemos con la infraestructura y servicio de limpieza necesarios para recoger, reciclar, aprovechar y confinar nuestros residuos sólidos de manera eficiente y en la que los ciudadanos nos volvamos partícipes y corresponsables de la limpieza del Distrito Federal.



DIAGNÓSTICO

En materia de abasto de agua, la situación es altamente crítica y el déficit aumenta día con día. Las fuentes locales y externas están siendo sobreexplotadas. Después de extraerla, potabilizarla, bombearla 127 kilómetros y elevarla más de mil metros de altura, para poder atender las necesidades de la zona metropolitana del Valle de México (ZMVM), más de una tercera parte del volumen que se inyecta a la red se pierde en fugas. Este es un problema que ha venido creciendo y acumulándose durante años. Si progresivamente se hubieran substituido las redes de distribución dañadas, el agua ahorrada hubiera permitido atender las necesidades insatisfechas en las Delegaciones Gustavo A. Madero e Iztapalapa, desde hace muchos años.



Sólo el 9% del agua residual que genera la zona metropolitana se trata y se recicla. Dos terceras partes del volumen de agua potable que se distribuye, tan solo se ensucia con un poco de jabón y se descarga en el drenaje y a muy altos costos es bombeada fuera de la cuenca del Valle de México. ¿Por qué no se limpia y se vuelve a reutilizar, en lugar de continuar pagando el costo de su expulsión, así como incrementando la sobre explotación de los acuíferos tratando de satisfacer toda la

demanda con agua de primera mano?

Una errónea política de subsidios generalizados e indiscriminados, así como una rampante corrupción (p.e. con la venta de certificados de “factibilidad de servicios”) ha llevado a los organismos operadores a una paralizante quiebra financiera.

En relación al abasto, los bosques que rodean a la ZMVM han ido desapareciendo de manera acelerada, al mismo tiempo que crece y se densifica una urbanización desordenada sobre ese Suelo de Conser-

vacación. Con la pérdida de bosques y la ocupación del suelo con construcciones, se impide la infiltración de la lluvia que antes se percolaba lentamente durante su larga travesía hasta alcanzar los acuíferos que nos proveen de agua potable, localizados en promedio a 350 metros de profundidad por abajo del suelo urbano.

El daño que cada nueva vivienda construida causa sobre áreas verdes o Suelo de Conservación a los acuíferos es irreversible y tiene un alto impacto social, al reducir el ya de por sí insuficiente abasto. Por ejemplo, en el Ajusco, por cada hectárea que es ocupada, en promedio se pierden anualmente dos millones y medio de litros de agua que antes se iban a la recarga. A cambio del agua que la ciudad pierde para siempre, funcionarios de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda en complicidad con autoridades de ciertas Delegaciones reciben millonarias “compensaciones” por la emisión de “Certificados de Zonificación” a través de los cuales, tan solo con el poder de su firma, convierten en zonas urbanas a nuestros bosques, barrancas, microcuencas, zonas de recarga, así como al hábitat de especies “amenazadas” y “bajo protección especial –a pesar de que en la Ley Ambiental cada una de estas ca-

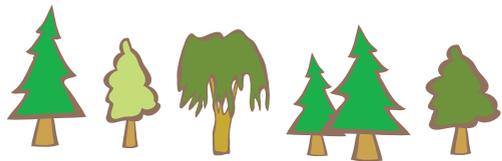
tegorías, prohíbe cualquier tipo de construcción o alteración de sus ecosistemas.

En consecuencia, la lluvia ya no es retenida por el bosque y su sotobosque sino que fluye por las cañadas desnudas de vegetación, hasta que llega a las colonias donde satura los drenajes urbanos. A pesar de que este es un fenómeno muy conocido, en lugar de detener este ciclo ecocida, la política de los ingenieros tuberos enquistados en los organismos de agua continúa siendo la de atender los síntomas, no resolver la problemática que los produce. Nunca han entendido el ciclo del agua de manera integral, aceptando públicamente que si durante la época de lluvias la capacidad del drenaje profundo está llegando a niveles cercanos a su saturación, para sacar esa agua fuera de nuestra cuenca entonces ha de construirse otro colector más (a un costo de 50 mil millones de pesos).

Lo social, lo económico y lo ambientalmente correcto y prioritario es proteger y conservar el bosque y su sotobosque (tareas a las que el Gobierno del Distrito Federal destina anualmente menos del 0.01% del costo de inversión de un nuevo colector central). Un bosque denso,

con un sotobosque bien desarrollado, atraen la lluvia, con sus sombras la protegen de la evaporación que producen los rayos del sol y la retienen para que se facilite el lento proceso de infiltración hacia los acuíferos -proceso que toma de tres y cinco años.

La desaparición del bosque también conlleva al progresivo asesinato de millones de formas de vida que conforman la biodiversidad de su ecosistema. Cuando las sensibles cadenas tróficas se rompen, algunas especies desaparecen. Su extinción deja sin control la reproducción de otras especies -aquellas de las que se alimentaban. En consecuencia, sin enemigo al frente, estas especies tienden a multiplicarse exponencialmente y algunas terminan atacando al ser humano, cuyas defensas o fármacos no siempre están preparados para este nuevo e inesperado enemigo. Así surgen las pandemias.



PROPUESTA

Ciertamente no ha habido sustentabilidad en el manejo del agua. Los resultados no mienten. En la ZMVM tres y medio millones de habitantes sólo pueden acceder a unos cuantos litros de agua al día. Generalmente este líquido no es potable. Este reto se agravará, porque nuestra metrópoli capital continuará creciendo durante los próximos diez años. Si no se diseñan e implementan soluciones creativas rápidamente, alrededor de cinco millones de mexicanos se agregarán a la demanda insatisfecha. Mientras que por el otro lado ya no debemos continuar haciendo pozos más profundos porque estamos alcanzando aguas fósiles y/o mineralizadas no aptas para consumo humano, ya no debemos seguir sobre explotando las reservas que son parte fundamental del patrimonio ambiental de nuestros hijos.

Para evitar que nuestra cuenca sufra variaciones drásticas en los volúmenes, estacionalidad e intensidad de la precipitación pluvial que recibe y con el fin de asegurar un abasto de agua estable, conjuntamente con el resto del país y la comunidad global, la Ciudad de México

deberá reducir la generación de gases que provocan el calentamiento de la atmósfera.

La lluvia debe caer sobre un suelo boscoso, acompañado de un alto y denso sotobosque que evite su evaporación por el calor solar, facilite la retención de la humedad y promueva su infiltración hacia los acuíferos que abastecen a nuestra ciudad. Para lograrlo, se deberá incrementar y fortalecer la protección, conservación y restauración del Suelo de Conservación, así como de todas las Áreas Verdes, de la depredación de sus recursos, de su deforestación, del daño a los ecosistemas que forma su sotobosque, de las construcciones que con cemento sellan la permeabilidad de

su suelo, así como de cualesquier otra actividad que dañe su funcionamiento natural.

Para proteger al Suelo de Conservación y a las Áreas Verdes, especialmente barrancas, del daño humano, se deberá instrumentar y operar un sistema de detección vía satélite del establecimiento y/o ampliación de asentamientos irregulares, que permita detener rápidamente y acusar penalmente a los nuevos invasores o depredadores. Este sistema de detección remota vía imagen de satélite, también deberá dar seguimiento preciso y confiable a la densidad, crecimiento y/o afectaciones que vayan sufriendo nuestros bosques.

Concatenadamente deben aumen-



tarse en forma significativa las acciones integrales de control de incendios forestales, reforestación y restauración de los ecosistemas deteriorados, concertadas con las comunidades y los privados a través del pago por los servicios ambientales que su tierra y ecosistema aporten. Estos costos deben transferirse íntegramente a los que se benefician o hacen uso de esos servicios ambientales.

Se deben diseñar una serie de obras de ingeniería ambiental para captar y canalizar el máximo volumen posible de precipitación pluvial a mejorar el abasto de agua que atienda primero las necesidades de los ecosistemas, para después continuar percolándose hasta llegar a los acuíferos de nuestra cuenca.

Es necesario garantizar la potabilidad del agua que se distribuye. Sin embargo la más alta prioridad, es la detección de fugas en la red de distribución. Proceder a su sustitución con materiales flexibles que resistan la continua compactación que sufre el subsuelo. Localizar y clausurar tomas clandestinas y pozos no autorizados. La administración de la medición, facturación y cobro debe ser detalladamente evaluada.

El agua de primera mano debe distribuirse con equidad. Pero también ya es imprescindible que el agua se utilice más de una vez. Alrededor del 80% del agua que se consume en los hogares se utiliza en el baño y en el inodoro. Para reducir el consumo de agua de primera mano, se le tendrá que dar un tratamiento de limpieza que permita que el agua utilizada en la regadera, pueda ser reutilizada en el inodoro, así como en el lavado de muebles, piso y paredes, entre otros.

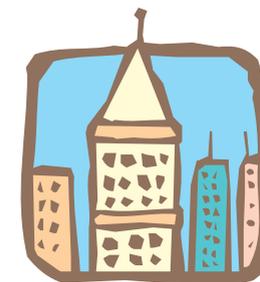
Finalmente, es preciso mencionar que es imprescindible recuperar la importancia de la política ambiental, en el ámbito del gobierno local. Una vez desarrollada la legislación ambiental y las instituciones del sector, gracias a las significativas reducciones alcanzadas durante la década de los noventa, la prioridad de la agenda de medio ambiente tanto a nivel federal como local ha ido en descenso. El desarrollo sustentable empieza a ser una utopía en la cuenca del Valle de México, porque otras políticas públicas han adquirido mayor apoyo por la ganancia política y electoral que representan.

E. CRECIMIENTO URBANO A COSTA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y CENTROS HISTÓRICOS

DIAGNÓSTICO

La Ciudad ha crecido en función de intereses y no de planes. Intereses inmobiliarios o especulativos, intereses políticos, intereses comerciales, sin ninguna estrategia para distribuir equitativamente los bienes y servicios en los que se invierten los recursos públicos.

En la Ciudad de México se ha olvidado que el objetivo final del desarrollo de la ciudad es elevar la calidad de vida de sus habitantes. Las decisiones gubernamentales para vender la Ciudad y lograr mayores y mejores inversiones, pocas veces responden a la satisfacción de las necesidades básicas de la población



Lo inadecuado no es el involucramiento del sector privado, ni las asociaciones público-privadas. Tampoco lo son las facilidades y oportunidades que se puedan ofrecer a las empresas y negocios para operar. Lo negativo es que, a pesar de que los tomadores de decisiones buscan el bienestar de los grupos más necesitados, aquellos son influenciados por intereses políticos y económicos y olvidan perseguir el bien público y representar los intereses de los ciudadanos. Lo inadecuado es la venta de zonificaciones, licencias, permisos

y autorizaciones de todo tipo, únicamente en función de los ingresos personales que los funcionarios medios buscan obtener.

La Ciudad ha concentrado un significativo volumen de sus recursos de inversión en infraestructura que atiende a las clases medias y altas, olvidando las pequeñas pero socialmente muy importantes inversiones para el rescate de espacios públicos que son de todos. Banquetas, camellones, parques y jardines se ven sistemáticamente invadidos por publicidad, usos comerciales y de servicios, de manera legal e



ilegal, sacrificándose sistemáticamente a los peatones y ciclistas. De igual forma, la extinción del suelo de conservación se ha ido reduciendo ante el crecimiento ilegal de la mancha urbana sobre zonas como las barrancas, en las que está prohibido construir, y que son vitales para la sustentabilidad de la ciudad.

Existen tres problemas cuyos impactos ambientales y urbanos se dan de manera grave sin que la legislación ni la regulación hayan funcionado, y que impactan significativamente la calidad de vida de la población: la carencia de pasos peatonales, el abuso de la publicidad exterior y el

ruido. Aunado a lo anterior, a excepción del Centro Histórico, nuestro patrimonio se deteriora a pasos agigantados: la Plaza de San Jacinto, el Centro de Coyoacán, los canales de Xochimilco, entre otros lugares de gran valor arquitectónico y riqueza cultural, se encuentran completamente olvidados de las inversiones públicas.

Cabe mencionar finalmente que en las políticas y proyectos de la ciudad, el desarrollo urbano no se ha ubicado como el eje articulador de los distintos sectores; éste no funge como el elemento que dirige y organiza el crecimiento y funcionamiento de la urbe. De esta forma, en algunos casos, el uso del suelo no contempla la capacidad vial, ambiental y de equipamientos de las distintas zonas. En casos peores, el mercado inmobiliario responde más a los vaivenes de la oferta y la demanda cuya lógica no siempre considera los impactos de ciertos usos sobre el entorno social y ambiental. Un factor que se suma al caos de nuestro desarrollo urbano es la ausencia de coordinación metropolitana entre los distintos niveles de gobierno que representan las unidades político-territoriales de la Zona Metropolitana del Valle de México.

PROPUESTA

Buscar que el uso y distribución de los espacios públicos, como calles, parques, jardines, etc., en la Ciudad de México, beneficien a todos los ciudadanos. Un cambio de enfoque nos debe llevar, no solamente a explorar nuevas opciones de inversión pública y privada, sino también al diseño de políticas públicas dirigidas a proporcionar mayor calidad de vida y equidad a los habitantes de las ciudades.

Las metrópolis pueden implementar numerosas estrategias para contrarrestar la segregación socio-espacial y la segmentación de los pobres en nuestras ciudades.

La democracia debe llegar a la planeación urbana. Además de igualarnos a todos ante la ley, debe hacer que en las políticas públicas y en las inversiones prevalezca el interés general sobre el interés particular, y sobre todo, debe llegar a la calle.

Una de las ventajas de las grandes ciudades es la posibilidad del anonimato: sus habitantes podemos transitarlas

sin referencias. Una de las formas de atenuar la pobreza urbana es el ofrecer a los habitantes de las ciudades espacios de convivencia que proporcionen equidad y mejoramiento de la calidad de vida. Espacios públicos amplios y protegidos, alumbrados, parques, jardines, con servicios públicos limpios y eficientes para todos, amplios andenes peatonales, ciclovías, transporte eficiente y seguro. Sin importar la plusvalía del suelo, sin importar el nivel de ingreso de la zona, los gobiernos de las grandes ciudades debieran priorizar sus inversiones para ofrecer a sus habitantes espacios de recreación y disfrute que les permitan vivir la ciudad.



F. GESTIÓN URBANA SIN CIUDADANOS. EN BUSCA DE UNA SOCIEDAD PARTICIPATIVA.

DIAGNÓSTICO

La toma de decisiones en el Distrito Federal, hoy se caracteriza por ser vertical y por requerir de una mayor representatividad ciudadana. Las formas de organización social que actualmente se hacen presentes en la ciudad son producto del interés vecinal por proteger sus áreas verdes, su seguridad y sus entornos sociales y urbanos. Funcionarios medios, sobretudo a nivel delegacional, han hecho uso de las necesidades de diversos grupos sociales para asegurar su permanencia en la administración.



En el pasado han habido esfuerzos por fortalecer la participación ciudadana a través de instrumentos jurídicos como la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal y sus reformas. Sin embargo, los espacios que intentaron crearse a partir de este ordenamiento para formalizar la organización vecinal y darle legitimidad a la interlocución entre autoridades y ciudadanos, hoy no funcionan, porque ya no representan los intereses de la mayoría de los grupos vecinales. Por su parte, mecanismos que parecían

otorgarnos a los ciudadanos el disfrute de importantes derechos democráticos como el referéndum y plebiscito han sido desvirtuados por la forma en que se han implementado.

Finalmente, los mecanismos de rendición de cuentas se presentan en un lenguaje que impide a los ciudadanos conocer la procedencia y destino de los recursos públicos, así como en entender el funcionamiento mismo del aparato burocrático que los administra.

PROPUESTA

¿Por qué resulta tan importante que los ciudadanos se informen y participen en la gestión urbana?

El acceso a la información, brinda elementos para orientar responsable y oportunamente las acciones de la gente e inhibe el mal manejo de recursos públicos. También, gracias a la rendición de cuentas y a la participación ciudadana es posible buscar soluciones de largo plazo que incluyan las demandas de la mayoría.

En este sentido, queremos hacer vigentes y reformular los mecanismos de participación ciudadana para que los ciudadanos tengamos un papel más activo en la gestión urbana y así ayudemos a resolver los complejos conflictos que nos aquejan. Estos mecanismos incluyen desde las fases de planeación hasta la toma de decisiones en proyectos puntuales como los viales y de transporte en zonas específicas. La inclusión de la voz de los sectores social y privado en este tipo de proyectos es un elemento fundamental dado su impacto en los

usos del suelo, el funcionamiento vial y la apropiación social o privada de los espacios.

Demandamos también que el acceso a la información y los espacios de diálogo entre autoridades y sociedad civil se conviertan en una práctica recurrente de la gestión de la ciudad, y que los datos e información sobre los distintos procesos y prácticas de la administración pública sean accesibles para todos los ciudadanos. El fortalecimiento de una cultura política democrática, solidaria y participativa y una parte de la solución a los problemas del Distrito Federal dependen, en gran medida, de que la ciudad abra sus puertas y se vincule de manera más estrecha con sus ciudadanos.



4 10 PREMISAS a FAVOR de LA CIUDAD que QUEREMOS SER



Hoy nos encontramos nuevamente ante un parteaguas histórico. Hay que enfrentar todos los retos ambientales al mismo tiempo y tenemos que tener éxito. No hay en donde reubicar a los 20 millones de habitantes que aquí hemos hecho nuestro hogar, si nos quedamos sin agua. Tampoco podemos pedirle a la población que no respire, hasta que pase la siguiente contingencia atmosférica. Pero, ¿Cómo resolver estas problemáticas antes de que hagan crisis?

Creemos que a nuestra ciudad le ha faltado una guía sobre lo que tenemos que hacer o cambiar, para lograr vivir permanentemente en una atmósfera saneada; en una metrópoli sin basura en las calles, con agua suficiente y económicamente cada día más productiva. Sin una visión de La Ciudad que Queremos Ser, ni los legisladores, ni las autoridades locales, ni los Delegados pueden precisar sus objetivos, ni la estrategia para lograrlos. Las bases para construir esta visión de la ciudad, es lo que hoy queremos aportar.



Queremos una ciudad con movilidad

- **LA PRIORIDAD** para la movilidad es ampliar y mejorar el transporte público, que funcione con energía limpia, sea accesible a grupos vulnerables, que llegue a todos lados y que tenga una integración eficiente e intermodal (incluidos los peatones y bicicletas).
- **URGE PROMOVER** la construcción de estacionamientos públicos en centros modales de transferencia y zonas urbanas con capacidad vehicular limitada y hacer obligatoria la aceptación de bicicletas.
- **ES TIEMPO** de concebir un modelo de ciudad que interconecte parques, gente, barrios y diferentes formas de pensar, a través de infraestructuras de excelente calidad a lo largo de espacios públicos.
- **ES PRECISO** otorgar mayores atribuciones a la Comisión Ambiental Metropolitana. Dotarla de un Consejo Directivo que incorpore a especialistas, académicos, representantes de los sectores industrial y de servicios, así como del Congreso, del E. de M. y de la ALDF. Es imprescindible reincorporar la participación de la Federación. Asimismo fortalecer su capacidad para diseñar los medios de control de emisiones, negociar su implementación y obtener los recursos humanos, técnicos y financieros que se requieren para realizar las medidas de saneamiento ambiental.
- **ES IMPOSTERGABLE** promover un desarrollo urbano democrático (cultural, comercial, recreativo, de salud, áreas verdes, etc.) que además de reducir y ordenar los trayectos de bienes y personas, disminuya la inequidad entre las distintas zonas y grupos urbanos. Con muchos árboles, parques, áreas peatonales y espacios para bicicletas, que permitan interconectar los puntos de atracción (como hogares a escuelas y lugares de trabajo).
- **QUEREMOS** una ciudad policéntrica que genere sentido de pertenencia unida por corredores de transporte público.

- **QUEREMOS** la simplificación administrativa y el uso de Internet para obtener permisos, licencias, autorizaciones, etc. así como un programa gubernamental que reubique a sus trabajadores en plazas más cercanas a sus viviendas, es importante para reducir trayectos, distancias y viajes-persona excesivos en la urbe.
- **NECESITAMOS** que se promueva una cultura vial donde se proteja a todos los usuarios de las vías, empezando por los más vulnerables. Que haya educación vial para todos dando inicio desde las edades más tempranas inculcando los valores de orden, respeto y sensibilidad al riesgo para la prevención de accidentes. Que las licencias para conducir vehículos de motor se expidan con un serio control y proceso. Que quienes conducen o aspiren a conducir tanto automotores ligeros como pesados comprueben sus aptitudes físicas y mentales cada cierto tiempo ante instancias rectas. Que todos los vehículos de motor tengan seguro vigente de daños contra terceros.



queremos una ciudad peatonal y con bicis

- **NECESITAMOS** la protección, ordenamiento y ampliación de espacios peatonales. Es urgente el rescate de nuestros espacios públicos. Queremos una ciudad que estimule la convivencia y no el aislamiento. Una ciudad para habitarse y vivirla y no solo para transitarse
- **QUEREMOS** una ciudad que se preste para el juego, en la que los ciudadanos añoren descubrir y construir a la vez. El regreso a una ciudad para todos en la que las mujeres sientan gusto por salir y pasear, donde los novios vuelvan a retomar los parques, en donde los niños puedan correr libres en sus espacios.

- **REQUERIMOS** construir una cultura cívica que fortalezca comportamientos de solidaridad ciudadana en las calles, respeto a los peatones, y cumplimiento de las leyes que regulan el funcionamiento vehicular.
- **DESEAMOS** la creación de infraestructura para bicicletas en vías rápidas (ciclovías) y en todo punto de reunión cicloestacionamientos. Debe exigirse el estricto cumplimiento de los límites de velocidad en la Ciudad y revisarse los que están en vigencia para asegurar la disminución de muertos y lesionados (nuestra propuesta es disminuir de 50 a 40 km/hora en vías secundarias y 30 en calles locales o residenciales con un solo carril de circulación). Nuestro objetivo conjunto debe ser lograr que en 6 años, por lo menos el 10% de viajes se realice en bicicleta y el 85% en transporte público de calidad tanto en materia de servicio como de los combustibles que utiliza y que se disminuyan la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito en 30%.
- **DEBE DESINCENTIVARSE** el uso del auto particular a través del cierre definitivo de algunas calles al tránsito vehicular o de impuestos vehiculares en algunos centros históricos y en ciertas vialidades rápidas a los autos que transporten a menos de dos personas por vehículo.
- **ES IMPORTANTE** apoyar el transporte individual ligero y autos de velocidad limitada, tales como motos, motoneras y bicicletas.
- **QUEREMOS** un parque cerca de cada niño.
- **EL 10%** de toda obra vial para automóviles deberá reorientarse hacia infraestructura para la movilidad no motorizada incluyendo banquetas y ciclovías.
- **ES URGENTE** iniciar los cierres dominicales en vialidades principales y trazos de futuras ciclovías.
- **LAS MULTAS** por invasión vehicular y de otros tipos sobre la vía pública deben orientarse a campañas de reapropiación ciudadana para el uso del espacio público.



queremos una ciudad con aire limpio

- **se requiere** transformar la energía utilizada en la ciudad, de un uso predominante de hidrocarburos a energías renovables y limpias: electricidad, solar, eólica e hidrógeno y promover las gestiones para que los recursos del Fideicomiso Ambiental Metropolitano se destinen al mejoramiento de gasolinas y diesel.
- **ES NECESARIO** privilegiar inversiones para fortalecer y mejorar el transporte colectivo eléctrico (Metro, suburbanos, trolebuses), expandir el transporte de alta capacidad eficiente y ordenado como el Metrobús, proteger y ampliar la infraestructura para no motorizado y armonizar toda esta red de transporte.
- **REQUERIMOS** el control efectivo de emisiones a la atmósfera y una nueva generación de políticas que combatan eficientemente la contaminación del aire.
- **ES PRECISO** incentivar la sustitución progresiva de calentadores a gas por solares, impulsar el uso de estufas eléctricas para reducir la contaminación al interior de los hogares.
- **AMPLIAR** los apoyos a la investigación científica local, incorporar sus recomendaciones a los programas de gobierno y extender a todos los segmentos de la sociedad los programas de comunicación social y educación ambiental.
- **QUEREMOS** que se transparenten y difundan los efectos nocivos que la contaminación del aire tiene en la salud de los niños y adultos mayores, y que se valoren económicamente los costos que la contaminación atmosférica representa en materia de salud pública, en el ingreso de las familias, en el gasto gubernamental en infraestructura, equipamiento, médicos y medicinas; en la productividad y competitividad de las empresas y del país, a fin de cobrar esos costos a las fuentes causantes.



queremos una ciudad sin basura

- **URGE** renovar la infraestructura y el servicio de recolección a partir de las disposiciones de la Ley de Residuos Sólidos y crear centros de acopio zonales.
- **ES IMPORTANTE** realizar una campaña de educación y comunicación de alto impacto para garantizar el cumplimiento de la Ley de Residuos Sólidos del DF por parte de todos los generadores de desechos y vigilar el estricto cumplimiento de la recolección vecinal diferenciada por parte de las Delegaciones.
- **se necesitan** incentivos económicos para las empresas que tienen prácticas de reciclaje en las distintas fases de su cadena de producción, así como impulsar la creación de mercados de materiales y productos reciclados. Asimismo se requiere regulación para el cobro a la industria por el volumen y tipo de materiales que desechen.
- **también** es importante promover la inversión pública y privada en la cogeneración de energía, así como en el aprovechamiento de los gases provenientes de los rellenos sanitarios que ayudan a reducir su efecto invernadero.
- **ES INDISPENSABLE** desarrollar una normatividad que inhiba la proliferación de empaques y embalajes excesivos o con materiales no reciclables. Urge la norma de reciclaje de cascajo y materiales de la construcción.
- **se requiere** la ubicación de un nuevo sitio para la disposición final de residuos que sustituya al Bordo Poniente. Este nuevo sitio deberá establecer un espacio especial para el confinamiento de pilas y baterías que deben recolectarse y disponerse separadas de los demás residuos.
- **ASIMISMO**, se requiere la ubicación de varios sitios adecuados para instalar plantas de compostaje.



queremos una ciudad que haga un uso equitativo y eficiente del agua

- **queremos** un servicio público de agua que sea eficiente y que garantice un acceso equitativo al agua de uso doméstico, como un derecho humano un derecho común.
- **ES PRIORITARIA** una fuerte inversión en el programa de detección de fugas y sustitución de la red dañada usando tubería flexible, así como establecer programas para la cancelación de fugas en baños públicos y privados, así como ofrecer incentivos a la instalación de equipos ahorradores.
- **ES IMPOSTERGABLE** la sustentabilidad financiera del Sistema de Aguas de la Ciudad de México, para lo cual se requiere una reestructuración de las tarifas de agua que permita hacerlas más justas y equitativas. Es también impostergable el redireccionamiento de los subsidios hacia la población de menores ingresos, la reinversión de los recursos del agua en el agua y el abatimiento de la cartera vencida.
- **ES PRECISO** el diseño y desarrollo de infraestructura para captar agua de lluvia, construir pozos de absorción, colocar pavimentos de filtración pluvial y promover la reconstitución de los acuíferos de la cuenca del Valle de México.
- **URGE** un manejo sustentable del agua que incorpore la conservación de los ecosistemas acuáticos y boscosos en la política hídrica de la Ciudad y el crecimiento cero en Suelo de Conservación..
- **ES INDISPENSABLE** el involucramiento de los ciudadanos y de expertos ambientalistas en el manejo del agua generando una gestión democrática y sustentable del recurso participando en la toma de decisiones.
- **RESULTA** muy relevante el desarrollo y estricta aplicación de normas de construcción que fomenten el ahorro del agua que llega por la red, la

recarga del acuífero a través de pozos de inyección, la captación, almacenamiento y reuso del agua de lluvia, así como la separación de drenajes en las nuevas construcciones de la Ciudad. Cualquier construcción debe contar con una mini planta de tratamiento (de las que utilizan tecnología mexicana y son tanto silenciosas y limpias como baratas)

- **HAY QUE CREAR** incentivos fiscales y financieros que fomenten el reciclaje de agua en industrias. El potencial de reciclado en industrias, el reuso de aguas residuales domésticas de fácil tratamiento en los mismos condominios que las generan y su uso en múltiples actividades y servicios es sobradamente conocido.
- **ES IMPORTANTE** desarrollar infraestructura (tuberías, presas y drenajes paralelos o subterráneos al cauce) para que no se mezclen las aguas negras del drenaje con los ríos y manantiales que no están contaminados.
- **LOS BOSQUES** han ido desapareciendo de manera acelerada, lo cual inhibe la recarga de los mantos acuíferos y provoca la generación de desastres naturales. Demandamos la restricción de servicios urbanos (de transporte y luz, básicamente) en suelo de conservación.



queremos una ciudad cuyo desarrollo urbano sea armónico con su entorno ecológico

- **URGIMOS** a la aplicación irrestricta de la ley para controlar la expansión de la ciudad y detener la invasión de la mancha urbana al Suelo de Conservación. Es imprescindible establecer castigos disuasivos al daño de los ecosistemas y a la biodiversidad; realizar una vigilancia vía satélite (detección inmediata de nuevos asentamientos, especialmente en barrancas), restaurar de manera sustentable los ecosistemas y fortalecer el pago de servicios ambientales a las comunidades que contribu-

yen a preservar el suelo de conservación de la Ciudad.

- **ES URGENTE** y debe ser impostergable, la aplicación del Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal vigente, así como su inscripción en el Programa General de Desarrollo Urbano del D.F.
- **ES NECESARIO** generar alternativas de vivienda digna y ordenada en las zonas centrales de la ciudad para la población de ingresos bajos y medios.
- **ES INDISPENSABLE** detener la especulación inmobiliaria y las prácticas clientelares que se imponen a la ley y ocasionan la pérdida irreversible del suelo de conservación, de espacios naturales, públicos y de uso común en detrimento del desarrollo sustentable de la ciudad.
- **IMPORTA** fortalecer los mecanismos de coordinación metropolitana que limiten el crecimiento urbano en zonas rurales del Estado de México
- **Debe** otorgarse autonomía y mayores facultades y recursos a la Procuraduría Ambiental de Ordenamiento Territorial del DF para su actuación expedita y contundente en la conservación del patrimonio natural de la ciudad, así como la aplicación de la legislación ambiental y de los planes de desarrollo urbano delegacionales.
- **ES IMPRESCINDIBLE** ampliar la inversión para recuperar las áreas verdes, así como para la creación de nuevos parques, jardines, y espacios públicos en zonas con mayores índices de pobreza y marginación.
- **REQUERIMOS** estrechar el vínculo entre las comunidades urbanas y rurales generando una mayor conciencia sobre los bienes y servicios que el campo y la naturaleza le brindan a la ciudad, así como la creación de mercados solidarios que aprovechen las ventajas comparativas que tienen los productores rurales de la Ciudad para la venta de sus productos a los consumidores locales.
- **QUEREMOS** que los mecanismos de participación ciudadana en materia de desarrollo urbano se transparenten, se renueven y se respeten para que la comunidad se involucre en el proceso de toma de decisiones y se corresponsabilicen de su observancia.



QUEREMOS UNA CIUDAD CON CONVIVENCIA Y RESPETO: ALTO AL RUIDO Y A LA PUBLICIDAD EXCESIVA

- **QUEREMOS** tener derecho a la tranquilidad y al sueño.
- **DEMANDAMOS** que antes de que una industria o establecimiento mercantil que genera ruido excesivo pueda iniciar operaciones, esté legalmente obligado a obtener el consentimiento de la mayoría de los habitantes de la zona.
- **ES IMPOSTERGABLE** el desarrollo y aplicación de una norma local de ruido, así como el equipamiento técnico y humano necesario a las dependencias encargadas de verificar las emisiones de ruido en la Ciudad.
- **ES PRECISO** establecer un límite a la publicidad exterior, tenemos derecho a un paisaje urbano limpio y ordenado. Debe regularse estrictamente el tamaño, densidad, seguridad, y zonificación en que se permite la publicidad exterior en toda la Ciudad. Debe crearse una brigada de despeje que recorra la Ciudad limpiando, removiendo o clausurando todo anuncio que viole la normatividad o que represente riesgos para los peatones.
- **DEBE PROHIBIRSE** la colocación de bocinas fijas o móviles, en el exterior de establecimientos mercantiles, así como de estructuras físicas que entorpezcan o impidan la libre circulación de los peatones.
- **LOS PARTIDOS POLÍTICOS** deben prescindir de invadir el mobiliario urbano con publicidad electoral, y deben estar obligados no solamente a utilizar materiales reciclables, sino a recolectar y enviar su publicidad plástica a reciclar.



Queremos una ciudad segura, justa y que regrese a la gente

- **que la gente** regrese a las calles, a los espacios públicos que se han privatizado por prácticas formales e informales.
- **que la infraestructura** y los espacios que la ciudad brinda sean accesibles para los grupos vulnerables, que las banquetas, pasos peatonales, puentes y andadores estén despejados y bien mantenidos.
- **que los ciudadanos** confíen en sus instituciones y funcionarios implementando programas eficientes de combate a la corrupción.
- **queremos** sentirnos libres de transitar en NUESTRA CIUDAD sin el temor de ser asaltados, violados o intimidados, y recuperar nuestra tranquilidad y la alegría de vivir aquí.
- **queremos** confiar en la policía y recurrir a ella cuando la necesitamos.
- **queremos** tener respuestas y justicia cuando denunciemos un crimen o una violación a la ley.
- **queremos** una justicia más expedita que nos regrese la confianza y la credibilidad.



Queremos una ciudad respete su patrimonio histórico y natural

- **llamamos** al rescate de los centros históricos de la Ciudad. Hemos heredado un patrimonio arquitectónico, cultural e histórico que debemos aprovechar pero que no nos pertenece. Patrimonio que de-

beremos entregar impoluto a las siguientes generaciones. Urge poner énfasis en San Ángel, Coyoacán, y Tlalpan.

- **urgimos** a la reubicación de comerciantes formales e informales ahí donde representan una amenaza para la preservación de nuestro patrimonio arquitectónico.
- **queremos** que la Ciudad tenga un programa especial que cuente con recursos humanos y financieros suficientes para contribuir a la conservación y difusión de nuestra cultura y tradiciones: festividades, música, gastronomía, lengua, mitología, artesanía, ecología, entre otras expresiones.
- **es impostergable** el rescate hídrico, ecológico, cultural, turístico y agrícola de Xochimilco como un asunto de enorme prioridad.
- **necesitamos** democratizar la cultura, desarrollar nuevos polos para llevar la ciencia, el arte y la cultura a la zona oriente de la ciudad y acercar éstas manifestaciones a las zonas marginadas.
- **queremos** que se respeten nuestros árboles, y que no se sacrifiquen en aras de las vialidades, de la publicidad, de las banquetas o de los automóviles.
- **es imprescindible** un programa de reforestación urbana, de nuestros parques, jardines y camellones.
- **proponemos** que se construya y subsidie un mercado verde donde puedan comercializarse productos alternativos, libres de transgénicos, orgánicos y artesanales.
- **requerimos** que se respete y proteja nuestra biodiversidad y nuestros espacios naturales. Es preciso generar las condiciones ecológicas para que las especies de flora y fauna silvestres que viven en nuestra ciudad no emigren y mantengan sus poblaciones.
- **asimismo**, es preciso regular el turismo, el ecoturismo y las actividades que se desarrollan en nuestros bosques y áreas naturales para su preservación (ej. Ajusco, la Marquesa, Xochimilco) a través de programas de manejo estrictos.

10

Queremos una ciudad que nos tome en cuenta y nos rinda cuentas

- **La toma** de decisiones ha de hacerse tomando en consideración el modelo de ciudad que queremos en su conjunto, para encaminarnos a la sustentabilidad. Esto significa tener una visión de largo plazo que considere las implicaciones ambientales, sociales y económicas de las leyes, inversiones y políticas públicas.
- **Necesitamos** mejorar y hacer vigentes los mecanismos de rendición de cuentas y consultas públicas. Es imprescindible hacer que los espacios de diálogo entre ciudadanos y funcionarios se vuelvan instrumentos obligatorios de la gestión urbana.
- **Darle** verdadera representatividad, así como facultades de voto y veto, a los consejos ciudadanos que actualmente existen en las dependencias gubernamentales y crearlos en aquellas en que no existen.
- **Requerimos** tener pleno acceso a la información sobre el uso de los recursos públicos y la gestión gubernamental.
- **Solicitamos** revisar la Ley de Participación Ciudadana y reformular los mecanismos de participación con instrumentos que la incentiven y no que la in-

hiban. Uno de estos mecanismos es la capacidad de que cualquier ciudadano pueda presentar iniciativas de Ley ante la ALDF para su dictaminación y en su caso aprobación por nuestros Diputados.

- **Queremos** involucrarnos en la elaboración de nuestro Programa de Gobierno y participar en el diseño y ejecución de las políticas públicas del próximo sexenio.

Queremos un Jefe del Gobierno del Distrito Federal que comparta nuestra visión de tener una metrópoli que cuente con espacios públicos accesibles, seguros y limpios que inviten a la convivencia vecinal y faciliten disfrutar la diversidad social y cultural. Una ciudad que nos integre, que no genere los sentimientos de miedo, desconfianza y egoísmo que solemos sentir, cuando caminamos en las calles. Una ciudad en la que convivamos con actitudes de respeto y solidaridad; en la que el interés particular nunca más esté por encima del bien común. Una ciudad amable, incluyente y más equitativa, donde exista el respeto, la tolerancia y el orden y en la que sus ciudadanos estén incluidos y comprometidos en construir la ciudad que queremos ser.



