



Análisis y Propuestas al “Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Benito Juárez”

por Mauricio Bonilla P. y José Adrián Peña R.

CONTENIDO

- I Introducción**
- II Análisis de los antecedentes poblacionales**
- III Propuestas**
 - 1 Aumento de superficie de áreas verdes**
 - 2 Reubicación de comercios y oficinas**
 - 3 Disminución de altura y densidad de inmuebles**
 - 4 Equilibrio del uso de suelo**
 - 5 Garantía de asoleamiento de inmuebles**
 - 6 Captación de aguas pluviales**
 - 7 Promoción de adecuación de inmuebles**
 - 8 Control de tráfico y estacionamientos**
 - 9 Movilidad urbana - Peatones**
 - 10 Movilidad urbana - Bicicleta**
 - 11 Movilidad urbana - Transporte Público**
 - 12 Creación de espacios culturales**
 - 13 Mejora y creación de espacios deportivos**
 - 14 Regulación de mercados sobre ruedas**
 - 15 Promoción de microempresas locales**
 - 16 Mejoramiento de las redes de agua, drenaje y electricidad**
 - 17 Disminución de contaminación auditiva**
 - 18 Disminución de contaminación visual**
 - 19 Disminución de contaminación atmosférica**
 - 20 Promoción de cultura ambiental y vial**
- IV Conclusiones Generales**



I Introducción

El análisis se basó en el documento completo *“Proyecto de revisión, modificación y actualización del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Benito Juárez (versión completa)”* puesto a disposición para consulta pública por la Delegación Benito Juárez y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal.

Dicho documento define al Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Benito Juárez como “el instrumento técnico-jurídico que, en materia de planeación urbana, determinará los lineamientos aplicables al ámbito Delegacional y promoverá la coordinación de esfuerzos en los diferentes niveles de gobierno, que garanticen un desarrollo sustentable y armónico con el medio urbano, social y natural”.

De la definición anterior se reconoce el interés mostrado por la jefatura delegacional de Benito Juárez por garantizar la sustentabilidad del desarrollo de dicha demarcación y elevar la calidad de vida de su población. Sin embargo, debe reconocerse también que en el documento referido, dicho interés no se refleja en los diversos temas clave que son indispensables para un desarrollo urbano integral.

La delegación Benito Juárez tiene gran importancia en la vida diaria de la Ciudad de México debido a su localización estratégica, a las actividades socio-económicas que en ella ocurren y al elevado deterioro de los sistemas naturales y sociales que impactan en la salud de los habitantes de la misma demarcación y de toda la zona metropolitana, incluyendo a las futuras generaciones de pobladores. Debe recordarse que el deterioro ambiental de la Delegación trae inevitables repercusiones regionales y globales.

El presente análisis toma relevancia toda vez que el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano es el instrumento mediante el cual se establecerán las políticas, proyectos y programas en dicha materia y que las decisiones tomadas pueden replicarse en otras delegaciones del Distrito Federal.

La problemática urbana de la delegación indica que hay múltiples y complejos factores que disminuyen la calidad de vida, por lo que se requiere de una estrategia integral para mejorarla. No es posible resolver dicho problema con soluciones sectoriales.

II Análisis de los antecedentes poblacionales

El despoblamiento de las delegaciones centrales en los últimos cuarenta años es un hecho y nos permite inferir que se debe principalmente al deterioro de la calidad de vida en la zona central del Distrito Federal. Algunas de las causas de dicho fenómeno son la construcción de los ejes viales, el terremoto de 1985, congestionamientos viales, altos niveles de contaminación, altos índices de criminalidad, pocos espacios recreativos y de convivencia, y cambios de uso de suelo habitacional a comercial, entre otros.

Según estimaciones realizadas por el Gobierno del Distrito Federal (PGDUDF 2003) la población de la delegación Benito Juárez disminuirá de 360,478 habitantes que había en el año 2000 a 309,639 para el año 2025. El gobierno del Distrito Federal (D.F.) y la Delegación Benito Juárez pretenden contrarrestar la tendencia de despoblamiento con la construcción de nuevas viviendas y alcanzar una población de 388,898 habitantes en el año 2025. De acuerdo a estas cifras, se busca atraer a 28,420 nuevos habitantes para el año 2025 y evitar que la cantidad de habitantes actuales disminuya.

Los estudios (véase PGDUDF 2003) demuestran que ha habido una re-densificación en el D.F. y la zona metropolitana, ya que en los últimos cuarenta años ha disminuido la densidad de población en Benito Juárez pero ha aumentado en similar proporción la del D.F. La emigración del centro de la ciudad hacia las delegaciones periféricas no necesariamente es un fenómeno negativo para el D.F., siempre que se respeten los suelos de conservación ecológica y las zonas con riesgo de accidentes.

Si bien es importante evitar el despoblamiento de la delegación para mantener la viabilidad de las actividades socio-económicas que en ella ocurren, no es justificable la intención de construir viviendas masivamente en el corto plazo para alojar a 28,420 nuevos habitantes que se busca atraer en un lapso de 20 años y evitar que 50,000 habitantes emigren. Por lo tanto, la construcción de vivienda debe realizarse gradualmente y con una visión de largo plazo. Para lo cual se deberá, inicialmente, sustituir construcciones deterioradas en su estructura y posteriormente remodelar, o en su defecto, reciclarlas para generar inmuebles nuevos. Aunado a lo anterior, la construcción de inmuebles de usos mixtos de baja altura y baja densidad en corredores de alta intensidad permitirá abastecer la demanda de vivienda nueva.



Planeta Sustentable A. C.
Av. Cuauhtémoc 660 Desp. B
México D. F. 03020

T (+52) 55 5639 9242
info@planetasustentable.org

Por lo tanto, el interés del Gobierno del Distrito Federal y la Delegación Benito Juárez debe centrarse en mejorar la calidad de vida de los habitantes y, como consecuencia, atraer nuevos habitantes y evitar su emigración a otras demarcaciones.

A continuación se presenta una serie de propuestas que firmemente pensamos deben considerarse en la planeación urbana de la Delegación Benito Juárez si ésta ha de dirigir su desarrollo hacia la sustentabilidad y en la búsqueda de una óptima calidad de vida de sus habitantes. Si bien la siguiente no es una serie de propuestas exhaustiva, sí representa la mayor parte de los temas relevantes en materia de planeación urbana y sustentabilidad que pudieron considerarse dada la premura del tiempo para elaborar dicha propuesta.



III Propuestas

1 Aumento de superficie de áreas verdes

La delegación sufre un grave déficit de áreas verdes que repercute directamente en la salud de los habitantes y el ambiente del Valle de México. Para muestra basta observar que comparativamente con las otras 15 delegaciones del Distrito Federal, esta demarcación tiene la proporción más baja de áreas verdes por habitante.

Se cuenta con 106 ha. de espacios abiertos que no necesariamente son áreas verdes, y según datos del propio programa delegacional se requieren 432 ha. de áreas verdes.

Los espacios potenciales para la creación de áreas verdes son primordialmente predios baldíos, camellones y banquetas. Para ello resulta indispensable que los vecinos de estas nuevas áreas se involucren en la supervisión y observancia a fin de evitar desviaciones en sus usos. Para complementar estas acciones, es importante promover la creación y mantenimiento de áreas verdes en predios privados poniendo especial énfasis en los desarrollos habitacionales y comerciales de mediana y gran envergadura.

Las nuevas áreas verdes pueden tener distintas variantes como jardines botánicos, espacios artísticos, gimnasios al aire libre, juegos infantiles pero con la predominancia de árboles y superficie propia para la captación e infiltración de agua de lluvia al subsuelo. Inclusive, en algunos espacios puede permitirse el uso comercial para el establecimiento de viveros, siempre y cuando prevalezca la superficie libre de construcciones.

Las azoteas de todas las edificaciones siempre han sido un tema irrelevante para la Arquitectura siendo que resultan una superficie potencial para usos alternativos como azoteas y terrazas verdes. Estas aplicaciones aumentan las superficies visuales y de contacto de la población con áreas verdes, vitales en una demarcación en la que existe un déficit. Estas áreas se desarrollan en las azoteas y terrazas de los inmuebles habitacionales o comerciales con objetivos estético-psicológicos (bienestar), de regulación de temperatura y producción de alimentos (agricultura urbana).



Las áreas verdes: son espacios de recreación y convivencia, captan e infiltran el agua de lluvia al subsuelo, absorben los contaminantes atmosféricos y el ruido, regulan el clima, provén de alimentos y benefician a la salud.

2 Reubicación de comercios y oficinas

Los comercios y oficinas establecidos en el interior de las diversas colonias con carácter eminentemente habitacional perturban la vida en convivencia debido al incremento de tráfico vehicular, a la mayor demanda de servicios y contaminación visual y auditiva.

La construcción de comercios y oficinas de alto impacto social y ambiental deben prohibirse en el interior de las colonias y reubicarse en los corredores y ejes viales. Con esta acción se promueve e incentiva a que los ya establecidos dentro de las colonias apuesten por la consolidación de los corredores comerciales y la infraestructura que de ello se derivará. Las condiciones de esta delegación nos indican que los grandes desarrollos inmobiliarios comerciales y de oficinas deben prohibirse ya que traen consigo grandes impactos socio-ambientales. Aunado a esto, conforman zonas limítrofes de altos valores de renta y venta del suelo por lo que limitan las posibilidades de desarrollo para micro y pequeñas empresas.

La reubicación y ordenamiento de comercios y oficinas contribuye a darle sentido humano y comunitario a ciertas zonas así como, al alivio de conflictos viales y el mejoramiento de la imagen urbana.

3 Disminución de altura y densidad de inmuebles

La imagen urbana de la delegación Benito Juárez ha sido severamente afectada y fragmentada desde hace algunas décadas, y en particular, en los últimos tres años. La cantidad de niveles de las edificaciones nuevas ha deteriorado los corredores viales y el interior de todas las colonias de la demarcación.



Una alta densidad de habitantes trae consigo una mayor demanda de servicios y un alto impacto ambiental y social para los cuales la Delegación no presenta suficientes instrumentos para contrarrestarlos. A mayor concentración de habitantes, mayor cantidad de problemas de servicios e infraestructura, mayores conflictos viales, menor número de espacios abiertos por habitante y menor calidad de vida.

Es por ello que debe reducirse la densidad por vivienda y la altura de los inmuebles en toda la delegación a través de limitaciones del Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS). Esta medida de ninguna manera afectará las metas de repoblamiento para el año 2025 que proponen una población meta de 388, 898 habitantes en Benito Juárez.

La altura de los edificios debe mantenerse en un máximo de tres niveles, excepto en los corredores comerciales y de alta intensidad en los que se permita hasta cinco y siete niveles respectivamente. Así mismo el tamaño de las viviendas no debe ser menor a 60 metros cuadrados.

Para ello, las colonias que han sido propuestas con densidad alta deberán ser consideradas de densidad media y las que han sido propuestas con densidad media deben ser de densidad baja.

Menores densidades de población en toda la demarcación otorgan la posibilidad de una mejor oportunidad de desarrollo para todos los habitantes así como una mejor calidad de vida.

4 Equilibrio del uso de suelo

El desbalance en los usos de suelo daña la imagen urbana y el sentido de ser de las calles. La delegación debe involucrar a los vecinos en la toma de decisiones en materia de planeación urbana de cada cuadra. En el interior de las colonias debe promoverse únicamente el uso de suelo habitacional para no dañar la convivencia de los vecinos.

Para que los corredores urbanos de baja intensidad sean considerados como tales se deben tomar en cuenta variables como el uso actual, ancho de calle y la vegetación. Estas vialidades tienen el potencial para desarrollar actividades comerciales de baja intensidad, es decir, que satisfagan la demanda de los habitantes de las zonas colindantes

y así no promover grandes desplazamientos de personas desde otras zonas, causando problemas viales y de contaminación. Esto puede ser el inicio del desarrollo y conformación de centros de barrio que satisfagan las necesidades básicas de los habitantes como bien lo pueden ser pequeñas tiendas de abarrotes, ropa, muebles, restaurantes y cafés así como servicios de lavanderías, servicios de reparación, etc. Sin embargo, estos corredores deben ser primordialmente habitacionales; el comercio, servicios y oficinas sólo deberán ocupar la planta baja de los inmuebles.

5 Garantía de asoleamiento de inmuebles

El clima templado del Valle de México permite la regulación pasiva de temperaturas en los inmuebles, siempre que estos tengan un diseño arquitectónico que considere la trayectoria del sol. Mediante un simple esquema que considere las proyecciones de sombras a lo largo del año y materiales de construcción adecuados, pueden evitarse por completo el uso de sistemas de refrigeración de aire así como de calefacción. Para ello es indispensable que en primer lugar la delegación restrinja permisos de construcción a proyectos que afecten de manera importante el asoleamiento de los inmuebles colindantes, y en segundo lugar que promueva y exija la incorporación de técnicas pasivas de regulación térmica en las nuevas edificaciones. De esta manera se disminuirán los altos costos de regulación de temperatura, consumo de energía en la delegación y su contribución negativa al cambio climático.

Otra de las razones por las que debe respetarse el asoleamiento de los inmuebles se debe a la tendencia a la alza de inmuebles que incorporan calentadores de agua solares en sus azoteas en lugar de calentadores de gas, para lo cual es también imprescindible el apoyo de la delegación en la regulación de los permisos de construcción como se indica en el párrafo anterior.

Los habitantes y usuarios de inmuebles con amplia iluminación natural presentan menores niveles estrés y depresión así como otras mejoras a la salud.



6 Captación de agua de lluvia

La zona central del país, incluido el D.F., enfrenta graves problemas de abastecimiento de agua debido al empobrecimiento de sus fuentes. El D.F. tiene a su vez graves problemas de hundimientos debido a la sobre explotación de los mantos freáticos.

La delegación debe exigir y hacer respetar, como lo indica el Reglamento de Construcción del D. F., que los inmuebles cuenten con un área libre que permita la captación e infiltración del agua de lluvia hacia el subsuelo mediante superficies que permitan la libre infiltración, es decir, que las áreas libres sean áreas verdes permeables. Con ello se contribuirá a disminuir y evitar los hundimientos de calles y edificaciones.

Así mismo, la delegación debe fomentar el uso de agua de lluvia para el riego de jardines, limpieza, uso en sanitarios y demás, mediante la recolección del agua que se precipita en las azoteas de los inmuebles. Esto disminuye, por un lado, el uso de agua potable para actividades que no la requieren y por otro los costos de consumo de agua.

7 Promoción de adecuación de inmuebles

La reconversión, subdivisión y remodelación de inmuebles son acciones que permiten dar vivienda a nuevos habitantes pero sin afectar gravemente la demanda de servicios en la zona. La reconversión consiste en cambiar a uso habitacional los inmuebles que actualmente se usan como comercio u oficinas. La subdivisión de inmuebles permite ampliar la capacidad de un inmueble para albergar a más gente, es decir, convertir viviendas unifamiliares en plurifamiliares. La remodelación es especialmente recomendada para zonas patrimoniales y edificios con valor arquitectónico.

También puede construirse nueva vivienda en predios subutilizados como bodegas o talleres que se encuentran en el interior de las colonias con la salvedad de que haya una baja densidad y poca altura. La misma regla puede aplicarse para edificios con daños estructurales.

8 Control de tráfico y estacionamientos

Las características socio-económicas de la población flotante y residente de la delegación así como el bajo costo de los automóviles han generado una gran demanda por lugares de estacionamiento.

La cantidad de éstos en la vía pública ha resultado insuficiente para acomodar a los automóviles actuales. Los cambios de uso de suelo habitacional a comercial han traído como consecuencia una saturación de las vialidades sin precedentes. La mayoría de los comercios y oficinas que atraen una gran afluencia de visitantes ajenos a las colonias no cuentan con estacionamientos suficientes para atender la demanda que provocan y constantemente se desvía la atención de este problema con los consabidos “valets parkings” que generan disputas con los vecinos por su arbitrario modo de actuar así como por una constante lucha por más y más espacios de estacionamiento.

Así mismo, la reciente construcción de vivienda de interés social sin estacionamiento ha exacerbado la problemática vial, ya que, aunque están planeadas para familias de ingresos medio y bajo que tradicionalmente no tendrían recursos para adquirir un automóvil, la realidad actual es que los automóviles particulares están cada vez más al alcance de gran parte de la población. Muchos de los desarrolladores de vivienda se han amparado en el Reglamento de Construcción del Distrito Federal en el que únicamente se exige un cajón de estacionamiento para viviendas menores a 120m². La realidad es otra, abundan nuevos desarrollos con viviendas de entre 110 y 118m² que sólo aportan este cajón siendo que los compradores son en su mayoría familias de entre 3 y 4 integrantes con al menos 2 automóviles.

La primer estrategia que debe tomarse para aliviar el tráfico y la alta demanda de estacionamientos es la desincentivación al uso del automóvil particular a través de instrumentos económicos y promoción del transporte público, caminata y ciclismo.

Posteriormente, deben evitarse grandes concentraciones de automóviles que confluyan en grandes estacionamientos, tanto en los inmuebles como fuera de ellos, ya que éstos causan severos conflictos viales en horas pico. Alternativamente deben construirse pequeños estacionamientos (menos de 50 cajones) situados en zonas satélite a los inmuebles de mayor demanda y facilitar el transporte de bajo impacto ambiental



(caminata o micro-transporte público) de los usuarios a sus destinos desde estos estacionamientos.

Como consecuencia, se facilitará la movilidad peatonal y de bicicletas a la vez que se reducen las emisiones contaminantes a la atmósfera.

9 Movilidad urbana - Peatones

Las ciudades que ofrecen la mejor calidad de vida para sus habitantes son las que han reconocido la importancia del peatón como principal forma de transporte y han promovido espacios seguros y amenos para la caminata.

La delegación Benito Juárez tiene la oportunidad de ofrecer a sus habitantes una alta calidad de vida debido a que posee gran cantidad de comercios, oficinas y escuelas, entre otros, a corta distancia de las viviendas, por lo que la caminata representa la forma de transporte más económica, más saludable y no contaminante que existe. La caminata es la forma de transporte más eficiente en distancias cortas y con ello disminuye drásticamente el uso del automóvil particular. Para muestra basta observar que el 44.23% de los viajes internos en la delegación son realizados en automóvil (Fuente: Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, SETRAVI), lo que representa un número potencial de personas que en muchas ocasiones no necesitan el automóvil para desplazarse.

La delegación debe brindar a los peatones condiciones favorables para su movilidad. Algunas de las acciones que pueden tomarse para lograrlo son: aumentar los cruces peatonales, privilegiar a los peatones en los cruces, adecuación y ampliación de banquetas, rampas para discapacitados, disminuir la velocidad de los automóviles, mejores señalamientos y educación vial.

La caminata es la mejor forma para reducir el tráfico y la contaminación atmosférica, además de que promueve la salud y la convivencia. La delegación debe fomentar la caminata y la bicicleta (a continuación se describe) como las principales formas de transporte en la demarcación.



10 Movilidad urbana - Bicicleta

La segunda mejor y más eficiente forma de transporte es la bicicleta después de la caminata. La bicicleta permite desplazamientos más largos y más rápidos que la caminata. Sus grandes beneficios a la salud, al ambiente y a la sociedad han sido demostrados a escala internacional en ciudades como Bogotá, Nueva York y Ámsterdam.

La delegación debe fomentar y promover su uso a la vez que garantice la seguridad de los ciclistas. Existe un gran potencial para realizar carriles exclusivos para bicicletas en vías primarias ya que cuentan con gran anchura y sólo se requeriría una sección del carril extremo derecho para esta función o bien pueden compartirlo con los autobuses.

La delegación debe instalar estacionamientos seguros para bicicletas en zonas públicas como estaciones del metro, parques y esquinas, así como incentivar a los comercios y oficinas a que ofrezcan los mismos. La delegación debe también reducir las velocidades de los automóviles y dotar de señalamientos con la intención de proteger a los ciclistas. Además debe buscarse el transporte intermodal en el que se destinen lugares especiales para el viaje con bicicletas en el metro y los autobuses.

11 Movilidad urbana - Transporte Público

El transporte público consume menos espacio y combustible por pasajero transportado con relación al automóvil y asegura accesibilidad generalizada. La delegación debe fomentar el uso del transporte público y proveer seguridad a los usuarios. También es indispensable contar con información clara y suficiente sobre las rutas y horarios del transporte público.

Se deben destinar carriles exclusivos para autobuses para disminuir los tiempos de traslado, esto puede hacerse a través de señalización y estricta aplicación de la ley o con carriles confinados (Ej. los propuestos para Av. Insurgentes). Deben prohibirse los sitios de taxis y microbuses en los carriles de autobús, así como los estacionamientos "temporales" afuera de los comercios mediante la aplicación del reglamento de tránsito.

Debe garantizarse la seguridad de los usuarios contra robos y accidentes así como la designación de paradas de autobuses debidamente señalizadas y el respeto y obligación de los operadores de únicamente detenerse en ellas.

La delegación cuenta con varias estaciones del metro por lo que debe alentarse su uso y realizar conexiones intermodales con autobuses y bicicletas. Debe procurarse la ampliación de la red de metro para facilitar las interconexiones y su alcance.

12 Creación de espacios culturales

La delegación carece de espacios culturales públicos suficientes para sus habitantes. Se requieren centros culturales que contengan bibliotecas, talleres artesanales, centros de capacitación, salas de exposición y foros.

Estos centros culturales atenderían primordialmente a la población de adultos mayores, juvenil e infantil. Dichos centros son una herramienta fundamental para la recreación y la convivencia vecinal.

Las actuales casas de cultura pueden servir como base para los centros culturales pero deben buscarse espacios más propicios tales como inmuebles en zonas patrimoniales o con valor arquitectónico. Las casas de cultura ya existentes no satisfacen las necesidades de la población, carecen de foros y espacios propios para la expresión artística.

Los nuevos espacios culturales servirían para la difusión del arte, la promoción de las artesanías, la recreación (en especial para adultos mayores), la atracción de turismo y para el desarrollo humano integral.

13 Mejora y creación de espacios deportivos

Algunas zonas de la delegación padecen un déficit de espacios deportivos públicos. Las actividades deportivas son una alternativa de esparcimiento principalmente para los jóvenes y niños.



Actualmente existen espacios deportivos integrados a los parques pero estos resultan insuficientes y algunos no proporcionan condiciones apropiadas para la actividad deportiva para la que fueron creados. Los espacios deportivos son una excelente herramienta para la promoción de la salud y la recreación.

Algunas de las nuevas áreas verdes a desarrollar pueden alojar gimnasios al aire libre que coadyuven a satisfacer la demanda de espacios deportivos.

14 Regulación de mercados sobre ruedas

Los mercados sobre ruedas son una fuente de alimentos frescos y otros productos a precios más bajos que los supermercados. Además representan una fuente de empleo.

Sin embargo, en la mayoría de los casos estos mercados suelen crecer indiscriminadamente causando graves problemas a los vecinos y vialidades donde se establecen. Por lo tanto, se deben regular y controlar la cantidad de vendedores y la superficie que ocupan. También deben regularse el horario de funcionamiento y la limpieza de las calles que ocupan. Debe darse prioridad a los vecinos de la zona para ofertar sus productos en el mercado.

15 Promoción de microempresas locales

Una importante cantidad de habitantes de la delegación trabaja fuera de la misma y con ello se aumenta la demanda del transporte público y privado. Existe también una alta población de adultos dedicados al hogar y jóvenes sin una fuente de empleo flexible.

El gobierno delegacional debe promover las microempresas locales y cooperativas – mantenimiento de áreas verdes, restaurantes y comedores, artesanías, servicios profesionales, administradoras de estacionamientos, entre otras – como fuente de empleo para la población local que de otra forma no podría trabajar, fomentando con ello el desplazamiento a pie o en bicicleta. Así mismo, se alentaría a los habitantes a consumir localmente sin que estos tengan que trasladarse a otras áreas para satisfacer sus necesidades.



Dichas acciones fortalecerían la economía local, aumentarían la convivencia y contribuirían en la disminución de la contaminación.

16 Mejoramiento de las redes de agua, drenaje y electricidad

La actual demanda de servicios de agua potable, drenaje y electricidad ha superado a la capacidad de las redes y es muy frecuente la interrupción o falla en su suministro. Aunado a ello, se prevé un incremento poblacional en los próximos años. Estas circunstancias obligan a la inversión en el mejoramiento de los servicios mencionados, tales como mantenimiento y creación de subestaciones, plantas de bombeo y tanques de almacenamiento de agua.

Al mismo tiempo deben implementarse programas de educación ambiental para reducir el consumo de electricidad y agua, disminuyendo así la demanda por los servicios.

Dentro de esta inversión en infraestructura deberá considerarse la construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales en zonas que hagan un uso intensivo del agua y de redes de distribución de aguas tratadas para su uso comercial y doméstico.

17 Disminución de contaminación auditiva

La contaminación auditiva provocada por vialidades rápidas ocasiona un grave deterioro a la calidad de vida de los habitantes contiguos a vialidades rápidas.

Se debe proveer de barreras contra ruido en toda la longitud de las vialidades confinadas, en particular, de los segundos pisos de vialidades. Así mismo la Delegación debe exigir a las empresas inmobiliarias que cumplan con las normas de aislamiento acústico en viviendas principalmente en complejos de mediana y gran escala. Tampoco hay que perder de vista la vigilancia que se debe mantener sobre los horarios establecidos para ciertas actividades de alto impacto de ruido como lo es la construcción.

La población que vive en ambientes con menores índices de ruido experimentan menos niveles de estrés y está más abierto a la convivencia.

18 Disminución de contaminación visual

Los anuncios publicitarios en la vía pública deterioran la imagen urbana y ocasionan daños a la salud por estrés.

La delegación debe ejercer un estricto control sobre los anuncios y anuncios espectaculares, tendiendo a su disminución en cantidad y proporciones.

19 Disminución de contaminación atmosférica

La contaminación atmosférica es una de las principales causas de enfermedades respiratorias o sus complicaciones y contribuye al cambio climático. La delegación debe realizar medidas directas e indirectas para mitigar la contaminación por emisiones a la atmósfera mediante una masiva expansión de las áreas verdes y la promoción de alternativas de transporte como la caminata, la bicicleta y el transporte público.

La delegación debe también fomentar el cumplimiento de la legislación ambiental por parte de las industrias y el comercio instalados en la demarcación.

20 Promoción de cultura ambiental y vial

La desinformación y la falta de cultura ambiental y vial han traído como consecuencia un deterioro en la calidad de vida. La delegación debe promover una cultura de ahorro del agua y la energía eléctrica. Debe impulsarse también la cultura del reciclaje mediante programas de separación de basura y composteo.

La falta de información acerca de los antecedentes históricos de la zona que hoy ocupa la delegación influye en la falta de arraigo de los habitantes hacia la demarcación. Por lo tanto, la delegación debe contar con un programa de información y educación acerca de la historia natural y social de la demarcación.

La delegación debe llevar a cabo una campaña de educación vial para conductores, ciclistas y peatones con el fin de garantizar la seguridad de todos y la convivencia.



IV Conclusiones Generales

- Una política de construcción masiva de vivienda como se propone en el Plan Delegacional traerá como consecuencia masivos problemas ambientales, sociales y de salud al concentrar grandes emisiones a la atmósfera, alta demanda de agua y drenaje, alta producción de residuos sólidos, mayor vulnerabilidad al crimen y catástrofes naturales entre muchos otros.
- La planeación urbana sustentable en el siglo XXI es inconcebible sin la coordinación intersectorial de las Secretarías de Desarrollo Urbano y Vivienda, Obras y Servicios, Transporte y Vialidad y Medio Ambiente, en conjunto con la **participación informada** de la sociedad civil. El programa de desarrollo urbano de la Delegación Benito Juárez propuesto no tiene las características anteriores.
- El objetivo central de las políticas de planeación urbana debe ser mejorar la **calidad de vida** de los habitantes por encima de intereses económicos y/o políticos. El programa de desarrollo urbano propuesto sólo empeoraría la calidad de vida de las personas que habitan en la Delegación Benito Juárez.
- La planeación urbana del Distrito Federal debe tener una **visión integral** y de **largo plazo** en donde se considere a las generaciones futuras y las dimensiones ambientales y sociales.

PERSIGUIENDO EL SUEÑO DE UNA URBE MÁS HABITABLE Y MÁS HUMANA

Programa Hábitat Urbano, PLANETA SUSTENTABLE A.C.