



ACTUALIZACIÓN SOBRE LAS CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES DESDE LA CUMBRE DE BOLIVIA SOBRE DESARROLLO SOSTENIBLE (1996) Y SANTA CRUZ +10

Primera Reunión Interamericana De Ministros Y Autoridades De Alto Nivel Sobre El Desarrollo Sostenible
Diciembre 4 a 5 de 2006. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
Iniciativas de Ciudades Sostenibles en la página web:
<http://www.oas.org/dsd/SustainableCities.htm>

Durante la Cuadragésima Primera Cátedra de las Américas que tuvo lugar el 14 de Septiembre de 2010, titulada "Perspectivas Desde la Alcaldía: Mejores Ciudades para Vivir Mejor" los expositores Oscar Luis Castañeda (Alcalde de Lima, Perú), Desmond Mackenzie (Alcalde de Kingston, Jamaica) y Enrique Peñalosa (Ex-Alcalde de Bogotá, Colombia), hablaron sobre los cambios extraordinarios y acelerados experimentados por las ciudades de la región. Los gobiernos canalizan más recursos y conceden mayores facultades a las jurisdicciones subnacionales. A su vez, muchos gobiernos regionales y locales facilitan iniciativas empresariales y comunitarias destinadas a ampliar y mejorar los servicios en cuanto a cobertura, calidad y eficiencia. Esos cambios están siendo respaldados por programas internacionales de asistencia técnica y financiera. [El Plan de Acción](#) se refiere a cuatro ámbitos enmarcados en este tema: desarrollo económico (iniciativas 32 a 35), vivienda (iniciativas 36 a 40), prevención de la contaminación y protección ambiental (iniciativas 38 a 45), y transporte sostenible (iniciativas 43 y 46). (Véase el anexo 1). En respuesta, las ciudades están avanzando con la mejora de las políticas y planes en:

- Transporte público
- Ciclismo y Senderismo
- Desarrollo Urbano Sostenible y manejo de Residuos
- Clima, energía, y políticas de transporte
- Reducción del tráfico
- Difusión y concientización

Por otra parte, el Programa Interamericano para el Desarrollo Sostenible (2006-2009) (PIDS), incluye los siguientes temas: la agricultura sostenible y el manejo sostenible de bosques y de otros recursos naturales, Recursos Hídricos, Tierra y Salud, Gestión de Riesgo en Desastres Naturales, Conservación y Uso Sostenible de la Biodiversidad, Manejo de Zonas Costeras y Adaptación al Cambio Climático, Energías Renovables y Promoción de Eficiencia Energética y finalmente Fortalecimiento de Capacidades y de las Instituciones para el Desarrollo Sostenible y la Gestión Ambiental.

Las referencias específicas al manejo sostenible de las ciudades en sí, son inherentes a estos temas, por ejemplo, de acuerdo a la AGENDA DE LA SEGUNDA REUNIÓN INTERAMERICANA DE MINISTROS Y AUTORIDADES DE ALTO NIVEL SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE "Hacia el Desarrollo Sostenible en las Américas" (6 a 8 octubre de 2010 -Santo Domingo, República Dominicana), en el párrafo 4, cuando se habla sobre Gestión de Riesgos y Planificación, se constató lo siguiente: "mejorar la gestión de riesgos mediante planeación del uso del suelo y el desarrollo e implementación de códigos, reglas y normas de construcción, -incluyendo la aplicación y el cumplimiento de garantías de calidad para las construcciones y la planeación de la ocupación de la tierra- asentamientos en áreas rurales y urbanas."

a. Desarrollo Económico

Las ciudades han buscado una mayor coordinación con los gobiernos nacionales y regionales, el sector privado así como cooperación internacional, para enfrentar los desafíos del desempleo urbano:

- Se han logrado algunos avances en cuanto a la implementación de nuevos enfoques para la gestión urbana o en su aplicación de manera experimental. Los alcaldes de las Américas se han reunido en varias ocasiones en los últimos años. Por ejemplo, en octubre de 2010, tuvo lugar en la ciudad de Medellín, Colombia la conferencia "Región Biodiversa" que destacó la revitalización de la comunidad, la ecológica, urbana, y los avances en el tema del transporte (Metro, Metro Cable, y Plus de Metro).

- Varias organizaciones están trabajando en la mejora de las relaciones entre los diferentes actores clave involucrados en la renovación urbana, entre ellas:

1. [Institute for Transportation and Development Policy](#)
2. [Making Cities Work](#)
3. [International City/County Management Assoc.](#)
4. [United Cities and Local Governments](#)
5. [Cities Alliance](#)
6. [Sustainable Cities Collective](#)
7. [The Clean Air Institute](#)
8. [The Center for Clean Air Policy](#)

La descentralización ha abierto el camino a enfoques multidisciplinarios para enfrentar los desafíos de la urbanización sostenible. Las autoridades locales en América Latina y el Caribe están enfocando sus esfuerzos en crear ciudades sostenibles y equilibradas, aprovechando algunas ventajas comparativas, en un ambiente donde los intereses individuales y servicios colectivos se pueden ser compatibles. Mendoza, Argentina, Curitiba y Porto Alegre, Brasil, Manizales, Colombia y Quito, Ecuador, han sido ciudades pioneras en su enfoque multidisciplinario e integrado de la gestión de la ciudad.

- Se han logrado avances en la descentralización de la educación y programas de trabajo de formación. En la Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile y Perú, los programas de educación han sido combinados exitosamente con la capacitación en el puesto de trabajo. Esta es un área donde los alcaldes de las ciudades podrían contribuir ya que están en una posición que les permite reunir los conocimientos de la mano de obra local con el potencial de producción y emplearlo como insumo para dar forma a programas educativos y de formación.

- En Venezuela se ha dado respaldo a la descentralización según lo previsto en el IX Plan Nacional y en la Agenda Venezuela. Una serie de actividades y servicios, tales como salud, educación, deportes, juventud, y la nutrición, se han transferido a los gobiernos provinciales y municipales. El Fondo Intergubernamental para la Descentralización proporciona respaldo financiero para descentralizar la administración pública, a través de la evaluación y el financiamiento de los proyectos presentados por los gobiernos provinciales y locales.

- Lima, Ciudad de México, Río de Janeiro, Chinandega y León (Nicaragua), y Medellín (Colombia) han llevado a cabo programas que buscan facilitar el acceso de los municipios a los mercados de capital. También han implementado programas para mejorar la capacidad de acceso a créditos por parte de los grupos de bajos ingresos para la financiación de actividades productivas mediante la regularización de títulos de propiedad, y el mejoramiento de la infraestructura urbana y la vivienda. Tanto Ciudad de México como Medellín están implementando planes estratégicos generales que comprenden el fortalecimiento de su competitividad. Y en Bogotá se está realizando un plan similar.

- En Bolivia, Honduras y Nicaragua, los incentivos se han puesto en marcha para promover la participación de las comunidades y los gobiernos locales en la planificación conjunta de proyectos de construcción y mantenimiento de la infraestructura urbana. En Porto Alegre, Brasil, se ha logrado la participación de los diferentes sectores de la sociedad en la preparación del presupuesto de capital para

la ciudad. Otras ciudades que siguen esta práctica son Mendoza en Argentina, La Florida en Chile, Cali en Colombia; Tijuana en México, y Ciudad Guayana en Venezuela.

b. Vivienda:

Algunos enfoques innovadores han sido adoptados para hacer frente a la demanda insatisfecha de vivienda en el hemisferio:

- Varios países y muchas municipalidades han diversificado los instrumentos y mecanismos aplicables a la adquisición, zonificación, utilización y regulación de tierras urbanas. Colombia, por ejemplo, ha sancionado una ley que autoriza a las ciudades a hacer uso, como recursos propios del gobierno local, de una parte de los aumentos en los valores de los inmuebles causado por las decisiones administrativas. En México, los planes se han adoptado para redistribuir entre los antiguos propietarios, los beneficios derivados de la incorporación a las ciudades las tierras suburbanas o zonas rurales adyacentes, el financiamiento de la infraestructura y las áreas de protección ambiental.
- Algunos países de América Central han emprendido programas para facilitar el acceso a los mercados inmobiliarios y de capitales y a la vivienda, en beneficio de los grupos de bajos ingresos. El desarrollo urbano ha dejado de ser un monopolio estatal en América Latina y el Caribe, a medida que aumenta la conciencia y se utilizan mejor los instrumentos que promueven la participación del sector privado. Las áreas metropolitanas son conscientes de la necesidad de una mayor coordinación entre los gobiernos locales y nacionales para todo lo relacionado con la planificación, el desarrollo urbano y la protección del medio ambiente.

c. Eco-eficiencia, prevención de la Contaminación y Protección del Medio Ambiente:

Se ha avanzado en el proceso de involucrar a todos los actores potenciales en todo lo que tiene que ver con las políticas, actividades y financiación de la protección del medio ambiente:

- Perú es uno de varios países que han sancionado leyes que ofrecen incentivos económicos y fiscales, así como prórrogas de plazos para cumplir con las nuevas normas, para aquellos que acaten la legislación ambiental vigente. Brasil, Colombia y México están en proceso de establecer algunos incentivos para inducir a las comunidades, los medios de comunicación, y los mercados financieros a luchar contra la contaminación industrial. En los Estados Unidos, la iniciativa "de campos rojos a campos de verdes" "red fields to green fields" es un esfuerzo público/privado que toma propiedades en dificultades financieras (bienes inmuebles "en rojo") y los convierte en los parques públicos como "Land Banking" para el desarrollo sostenible en el futuro.
- Las agencias de desarrollo bilaterales y multilaterales han generado recientemente nuevos principios y modelos operativos para controlar la contaminación industrial. Estos modelos se basan en la interacción entre los gobiernos, productores y consumidores, entre las empresas y las comunidades, y entre el sector público y los mercados. Las organizaciones internacionales están dando a luz nuevas ideas que regulen la contaminación industrial así como información sobre las maneras de reducirlo.
- Una parte sustancial de los préstamos por parte de los bancos de desarrollo multilaterales se han enfocado al medio ambiente urbano y los proyectos de control de la contaminación. Proyectos metropolitanos de saneamiento a gran escala en México, Uruguay, Bolivia y Guatemala, abarcan la mayor parte de la cartera ambiental del BID. También se han financiados proyectos importantes para programas de limpieza en la Bahía de Guanabara, Bahía de Todos Santos, y Lago de Managua y el Banco ha apoyado el trabajo innovador para mejoramiento de las condiciones de los asentamientos de bajos ingresos en Brasil.

En Bogotá, Colombia, con la ayuda del préstamo de 145 millones dólares del Banco Mundial para la rehabilitación de los recursos hídricos, los humedales, -alguna vez considerados como un de lujo en materia ambiental- han comenzando a recuperarse. Interceptores de aguas residuales financiados en parte con préstamos del Banco ya desvían los químicos tóxicos y desechos fuera de cinco zonas de humedales, estimulando los mecanismos de auto-recuperación del humedal. Las autoridades ambientales colaboran con las comunidades locales para eliminar los sedimentos y plantas acuáticas invasoras. Se está planeando la creación de caminos peatonales, senderos para bicicletas y ya hay grandes esperanzas de que las poblaciones de aves puedan recuperarse.

Barbados, como parte de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS por sus siglas en inglés), reconoce los peligros del calentamiento global y la importancia de reducir la huella de carbono del país. *Verde Barbados*, una meta objetivo del Plan Estratégico Nacional 2007 - 2025, busca transformar al país en un territorio mas limpio y más avanzado en materia ambiental

d. Transporte Sostenible:

Las ciudades tienen un objetivo en común: reducir las tasas de aumento de las emisiones gases de efecto invernadero (GEI) promoviendo un aumento en el patrocinio en las ciudades de medios de transporte que sean menos intensivos en términos de consumo de energía, e induciendo cambios de políticas en favor de los proyectos de transporte sostenibles.

Las ciudades están promulgando la evaluación de los beneficios ambientales y los co-beneficios de intervenir el transporte para adoptar políticas integradas de uso del suelo y de transporte urbano para reducir los altos costos que se generan por la expropiación que se genera por la adquisición de tierras para la construcción de infraestructura de transporte urbano. El Instituto de Transporte y Políticas de Desarrollo trabaja con las ciudades para generar soluciones de transporte sostenibles que recorten las emisiones de gases de efecto invernadero, para reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida urbana.

El gobierno de la ciudad de Buenos Aires ha puesto en marcha un programa integral de bicicletas. A modo de ejemplo, en Brasil, ya hay programas que están en marcha en Río de Janeiro, Belo Horizonte y Sao Paulo.

En Bogotá, Colombia, el Transmilenio es un programa exitoso de autobuses de tránsito rápido que ya se ha extendido a otras ciudades del país.

Ciudad de México lanzó su primer programa público de compartir bicicletas, Ecobici, en febrero de 2010. El sistema, que cuenta con 1.114 bicicletas y 85 estaciones, es parte de la nueva estrategia de Movilidad en Bicicletas en la Ciudad de México, que busca aumentar el número de ciclistas en la ciudad de 1% actual a 5% por ciento para el año 2012.

En Guadalajara, el programa de 16 kilómetros de Macrobus fue inaugurado en marzo de 2009 y se piensa expandir a una red de 72 kilómetros para el año 2012.

El WRI (World Resources Institute) terminó recientemente en 2010 un documento titulado: "Modernización del Transporte Público" que destaca como varias ciudades de América Latina están transformando sus sistemas de transporte público para servir mejor a las necesidades de sus habitantes y el medio ambiente.

e. Obstáculos:

La acelerada urbanización plantea graves problemas en términos de infraestructura y vivienda, espacios comunales y transporte sostenible, la prevención y corrección de la contaminación, la eliminación de residuos industriales, la promoción de hábitos de consumo libre de contaminación, y la gestión de las tecnologías sostenibles. El ritmo acelerado de la urbanización está creando nuevas formas de marginalidad social y económica que fomentan la delincuencia y la violencia a niveles epidémicos. Los centros urbanos más grandes hasta ahora están empezando a hacer un seguimiento de la delincuencia de la ciudad y están conociendo las modalidades especiales de violencia metropolitana. En ellos comienza a experimentarse con nuevas medidas capaces de reducir efectivamente la violencia.

La descentralización es un medio encaminado a un fin, no un fin en sí mismo. En la mayoría de los gobiernos nacionales todavía se mantienen las estructuras que se establecieron cuando el Estado era el responsable para el desarrollo urbano. Las municipalidades no están aún plenamente reconocidas como contrapartidas válidas en los debates nacionales e internacionales sobre el desarrollo urbano. Muchos reglamentos y tradiciones de larga data, de carácter restrictivo, que establecen una administración centralizada, las privan de atribuciones administrativas en ámbitos en los cuales podrían actuar, como los programas escolares y la formación profesional, para los cuales las ciudades ya están en condiciones de asumir. También hay algunas limitaciones injustificadas sobre la gestión de las finanzas locales o con la asociación entre el gobierno local y el sector privado.

Los gobiernos municipales sufren de marcos de trabajo estructurales y operativos imperfectos. Por lo tanto, las autoridades locales se ven obligadas a gastar una cantidad excesiva de tiempo y recursos para establecer las bases organizativas necesarias para la planificación, financiación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura social y programas de crédito para actividades generadoras de ingresos.

El acceso a los mercados de capitales para infraestructura y desarrollo urbano sigue siendo demasiado limitado, y aún no han sido concebidas nuevas formas de financiación para este fin. Los recursos financieros externos deberían ser usados para promover el ahorro interno y financiar programas de vivienda de bajo costo en conjunto con los recursos nacionales. El exceso de burocracia y la falta de participación ciudadana en el diseño e implementación de proyectos de vivienda también dificultan su éxito.

Las ciudades suelen extenderse más allá de sus límites previstos, y los sistemas oficiales e informales para proveer de agua, alcantarillado, eliminación de residuos, y otros servicios comunes a estas zonas tienden a ser insuficientes e ineficaces.

Las políticas fiscales y de uso de la tierra existentes no son conducentes a facilitar sistemas de transporte urbano adecuados, ni existe un clima favorable para la participación privada en lo referente al tema del transporte. Los diferentes grupos interesados ejercen presión para evitar la actualización y modernización de la normatividad del tráfico urbano.

f. Recomendaciones:

Los enfoques más promisorios para el manejo del medio ambiente urbano comprenden proporcionar incentivos financieros e involucrar a comunidades, empresas y gobiernos en la creación de consenso sobre los objetivos y acciones comunes. Se recomienda revisar la legislación para permitir la participación del sector privado en la inversión urbana y promover la financiación conjunta de programas municipales por parte del gobierno nacional, el sector privado y las comunidades locales. Por otro lado, la legislación tributaria debería ser promulgada teniendo en cuenta la participación local en los ingresos públicos. Los acuerdos institucionales también tendrían que ser revisados para reflejar el incremento en la

descentralización. Dichos esfuerzos deben seguir incluyendo en la agenda de las organizaciones internacionales y los gobiernos nacionales aspectos relacionados a las zonas urbanas.

En cuanto al sector del transporte, las ciudades deberían involucrar al sector privado en la construcción y operación de sistemas de tránsito. Los temas relacionados a la provisión de vivienda para familias de bajos ingresos y la regularización de la propiedad territorial deben ser enfrentados por los países con participación directa y activa de las instituciones financieras.

Anexo 1

PLAN DE ACCIÓN PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS AMÉRICAS

http://www.summit-americas.org/summit_sd/summit_sd_poa_sp.pdf

Hace referencia a cuatro áreas en las ciudades sostenibles: desarrollo económico (iniciativas 32 a 35), vivienda (iniciativas 36 a 40), prevención de la contaminación y protección del medio ambiente (iniciativas 38 a 45), y el transporte sostenible (iniciativas 43 y 46).

II.3 Ciudades y Comunidades Sostenibles

Reconociendo que los principales desafíos para alcanzar el desarrollo sostenible en esta materia incluyen:

- La incorporación de los sectores más pobres y marginados de la población a los procesos productivos, mediante la creación de empleo a través de la inversión pública y privada y el fomento y mejora del acceso al crédito y a tecnologías ambientalmente adecuadas, entre otros;
- La ampliación de la generación de empleo en la pequeña y microempresa por medio de una simplificación de los trámites y el funcionamiento administrativo que la afectan, así como el estímulo a la competitividad económica y eficiencia ambiental de estas unidades productivas, tanto en el área urbana como rural;
- La disminución de los déficit habitacionales y la ampliación de los servicios de infraestructura básicos, encarando de manera integral la problemática del acelerado crecimiento urbano, incluida la utilización de tecnologías limpias y seguras;
- La promoción de la calidad de vida en las ciudades y las comunidades, tomando en cuenta las características espaciales, económicas, sociales y ambientales.
- La seguridad de contar con las prácticas industriales y de transporte más eficientes y menos contaminantes para reducir los impactos ambientales adversos y promover el desarrollo sostenible en las ciudades y comunidades.

Los Gobiernos llevarán a cabo las siguientes iniciativas:

Iniciativa 32. Desarrollar programas de capacitación, entre otros, para aumentar la eficiencia y la productividad del trabajo a fin de elevar la calidad de vida, en especial de las comunidades marginadas, tomando en cuenta la seguridad ambiental en los lugares de trabajo.

Iniciativa 33. Desarrollar políticas migratorias adecuadas, promover el ahorro y las oportunidades de inversión para generar empleo, y crear medios de vida sostenibles, en particular para los sectores más pobres y vulnerables.

Iniciativa 34. Fomentar la generación de empleos en la pequeña y microempresa, favoreciendo su promoción y competitividad, mediante el establecimiento de un marco jurídico-administrativo, el intercambio de información y experiencias, y el acceso a sistemas financieros apropiados, a los mercados y a tecnologías limpias y ambientalmente sanas.

Iniciativa 35. Solicitar al Banco Interamericano de Desarrollo que coordine con las instituciones financieras subregionales la creación de un sistema de apoyo a las organizaciones de microcrédito, con el propósito de que promuevan innovaciones tecnológicas, mejoren el medio ambiente y brinden asistencia técnica a los Gobiernos para el fortalecimiento de la intermediación financiera destinada a la pequeña y microempresa.

Iniciativa 36. Redoblar esfuerzos para satisfacer las necesidades habitacionales de los sectores más pobres y vulnerables, teniendo en cuenta la adecuada provisión de servicios básicos y el mejoramiento de la calidad ambiental; y, con ese fin, solicitar a las instituciones financieras internacionales y subregionales que proporcionen el mayor apoyo posible a los esfuerzos para promover la construcción de viviendas populares y de los servicios de infraestructura conexos.

Iniciativa 37. Fomentar el intercambio de información y experiencias que promueva la utilización de tecnologías ambientalmente sanas, incluyendo normas apropiadas de construcción de viviendas populares.

Iniciativa 38. Fortalecer los programas relacionados con los asentamientos urbanos mediante alianzas entre los sectores público y privado para la planificación y el desarrollo urbano, teniendo en cuenta los aspectos ambientales y la situación de las personas sin tierras y sin vivienda.

Iniciativa 39. Impulsar la cooperación técnica y financiera internacional, incluida la cooperación horizontal, para la realización de programas de desarrollo urbano y saneamiento ambiental.

Iniciativa 40. Desarrollar marcos legales, financieros e institucionales que apoyen la gestión de los gobiernos locales y faciliten la participación del sector privado en el financiamiento y provisión de los servicios urbanos, así como en el mejor manejo ambiental.

Iniciativa 41. Desarrollar estrategias para promover políticas y programas de prevención y protección contra la contaminación, de descontaminación ambiental y para el tratamiento de los residuos y desechos, fortaleciendo el desarrollo urbano sostenible. Estas políticas pueden incluir asociaciones entre los sectores público y privado, programas basados en el mercado y otros programas voluntarios.

Iniciativa 42. Desarrollar un marco hemisférico de intercambio de información y experiencias sobre los éxitos de la prevención de la contaminación y el tratamiento de residuos como método adecuado para el manejo ambiental con el objetivo de apoyar las políticas nacionales en estas áreas.

Iniciativa 43. Fomentar el intercambio de información y experiencias entre los alcaldes del Hemisferio sobre las prácticas más adecuadas para el manejo ambiental urbano, el fomento de prácticas de consumo no contaminantes, transporte sostenible, impacto ambiental y tratamiento de aguas servidas.

Iniciativa 44. Desarrollar políticas y programas para que los sectores pobres y más vulnerables reciban el menor impacto posible de la degradación ambiental y compartan en forma igualitaria los beneficios de la protección ambiental y, con este propósito, solicitar a las instituciones financieras internacionales y subregionales proveer el mayor apoyo posible para la adquisición de tecnologías ambientalmente sanas para sus actividades productivas.

Iniciativa 45. Fomentar la inclusión de la dimensión del desarrollo sostenible en los planes de desarrollo urbano, incluyendo mecanismos de evaluación de impacto ambiental.

Iniciativa 46. Promover la cooperación para continuar el desarrollo y la puesta en práctica de planes nacionales para eliminar gradualmente el plomo en la gasolina y lograr el mejoramiento de los medios de transporte público u otros para que sean ambientalmente sanos.