



ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles en América Latina y el Caribe¹

Estadísticas regionales clave sobre el ODS 11

- En América Latina y el Caribe, más del 80% de la población es urbana.
- Pese a que el porcentaje de la población que vive en tugurios disminuyó en las ciudades de la región del 29% en 2000 al 21% en 2015, más de 100 millones de personas aún viven en ese tipo de asentamientos.
- La falta de atención prenatal adecuada es casi tres veces más probable en hogares con déficit habitacional grave (donde llega al 9,2%) que en hogares sin ese déficit (donde es del 3,4%).
- De igual manera, la maternidad temprana en los hogares urbanos más desaventajados llega al 24,2%, en comparación con el 9,4% en el caso de las mujeres de hogares en los que no existe precariedad.
- Además, el 27,4% de los adolescentes de entre 12 y 14 años de hogares urbanos con precariedad habitacional grave no asisten a la escuela, en comparación con el 12,5% de quienes viven en mejores condiciones.
- Aunque el 60% de la población de las áreas metropolitanas de América Latina y el Caribe se traslada a pie, en bicicleta o en medios de transporte públicos, el análisis de la estructura de las inversiones en dichas áreas muestra que las más grandes se relacionan con los vehículos privados. A fines de la década de 2000, estas superaban el 60%, mientras que las dirigidas a los sistemas de transporte colectivo eran de alrededor del 20%.
- Un automóvil ocupa 30 veces más espacio por persona movilizada que un autobús y 5 veces más que una bicicleta. Al mismo tiempo, la duración de un recorrido en autobús es entre un 50% y un 220% mayor que la de un viaje en automóvil, como resultado de zonas urbanas que crecen cada vez más hacia la periferia y de sistemas públicos de movilidad que favorecen a los sectores de ingresos más altos.

¹ El análisis sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que aquí se presenta es el resultado de los debates que tuvieron lugar en el marco de la Tercera Reunión del Foro de los Países de América Latina y el Caribe sobre el Desarrollo Sostenible, convocada bajo los auspicios de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en Santiago del 24 al 26 de abril de 2019.



Foro de los Países
de América Latina
y el Caribe sobre el
**DESARROLLO
SOSTENIBLE**
Santiago
24 a 26 de abril **2019**



ODS 11

- La tasa de motorización en América Latina y el Caribe ha aumentado drásticamente, un 61% entre 2005 y 2015.

Mensajes clave de la región sobre los temas que aborda el ODS 11 y sus metas

- En América Latina y el Caribe, se ha desacelerado la migración rural-urbana y ha aumentado la migración entre ciudades, en un contexto en el que la cantidad de personas que viven en las grandes ciudades se ha estancado y las ciudades de tamaño medio han surgido como polos de crecimiento.
- Pese a la necesidad de contar con políticas para enfrentar el elevado grado de urbanización —que coincide con la transición demográfica hacia un mayor envejecimiento de la población—, el modelo de urbanización en la región continúa produciendo espacios urbanos económicamente débiles, muy desiguales y con un marcado deterioro ambiental.
- Cada vez más personas en América Latina abandonan el sistema público de transporte y optan por adquirir un automóvil particular. Como resultado de ello, las tasas de motorización en la región están aumentando rápidamente, lo que ha traído un conjunto de consecuencias, entre las que destacan la congestión vehicular y las mayores emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes locales que tienen un efecto negativo en la salud de la población, principalmente en la población infantil y las personas mayores de 60 años.
- Como reconoce la Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), celebrada en Quito en octubre de 2016, la dimensión territorial es importante y las políticas de sostenibilidad urbana pueden apoyar la implementación transversal de diversos Objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, más allá del ODS 11.

Desafíos y oportunidades para la implementación, el seguimiento y el examen del ODS 11 y sus metas

Desafíos

- La creciente motorización conlleva problemas de congestión, tiempos de traslado y consumo energético, emisiones de contaminantes y degradación ambiental, la invasión de áreas residenciales y el aumento de la inseguridad vial, que se traduce en índices muy elevados de personas heridas o muertas, así como la dificultad para la mayoría de las personas de tener acceso pleno al sistema público de transporte.
- El desafío en términos de infraestructura y patrones sostenibles de producción y consumo es aún mayor al considerar el rápido crecimiento del parque vehicular en la región, aunque esas tasas todavía son mucho menores que las de los países desarrollados.
- La estrategia de tratar de solucionar la informalidad en la vivienda mediante el otorgamiento de títulos de propiedad sin la urbanización integral de los asentamientos no ha garantizado un mejor acceso a los servicios públicos.
- Aunque en muchos países de la región se redujo el déficit de viviendas mediante subsidios a la demanda, la localización de las viviendas sociales en áreas periféricas ha aumentado la expansión urbana y la segregación residencial socioeconómica.



- La asistencia a centros de desarrollo infantil en las ciudades está muy estratificada por nivel socioeconómico y los sectores de mayores ingresos son los que cuentan con más acceso, en tanto que en el caso de los niños y niñas que viven en hogares más pobres los niveles de cobertura son mucho menores.
- La falta de acceso a fuentes de energías limpias, agua potable e instalaciones sanitarias mejoradas en las viviendas de barrios marginales provoca también efectos adversos en la salud.

Oportunidades

- La urbanización tiene impactos en la sostenibilidad del desarrollo a nivel nacional, regional y global. Por ello, las políticas públicas deben abordar los problemas y las oportunidades que la intervención en las ciudades —donde se concentran los poderes económicos y sociales— ofrece para hacer frente a los desafíos del desarrollo sostenible.

Lecciones aprendidas y buenas prácticas con respecto al ODS 11 y sus metas

- Con pocas excepciones, la expansión territorial de las ciudades se ha traducido en la reducción de la densidad urbana, lo que afecta el medio ambiente y aumenta los costos por habitante de las redes de infraestructura (agua, electricidad, transporte, comunicaciones, carreteras y otros). La planificación urbana, las políticas de suelo y el cambio de los incentivos y las normas deberían reducir la segregación urbana y el costo económico y ambiental de los servicios.
- En 2013, la ciudad de Medellín (Colombia) fue reconocida como la ciudad más innovadora del mundo, por haber dado soluciones creativas a sus desafíos en materia de movilidad urbana y sostenibilidad, como el transporte de tipo teleférico (metrocable) y las escaleras eléctricas públicas, que permiten el movimiento entre las montañas y el valle con una reducción del tiempo de viaje (de horas a minutos) y una disminución del impacto medioambiental y de la congestión generada por los medios de transporte tradicionales en las principales vías.

Recomendaciones desde América Latina y el Caribe para alcanzar el ODS 11 y sus metas

- Para asegurar el logro del ODS 11 en la región es necesaria una mayor inversión en sistemas de transporte público e infraestructuras urbanas. Es esencial prestar especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas mayores, para mejorar la calidad y eficiencia del transporte público, así como también asegurar la inclusión, la seguridad y la sostenibilidad ambiental de las ciudades.
- En las últimas décadas, el mundo ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes. Se necesita mejorar, por tanto, la planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- Es clave considerar los impactos ambientales y sociales en el diseño, la planificación y la ejecución de las obras de infraestructura de modo de garantizar la provisión de los servicios y atender las preocupaciones de las comunidades en las que se desarrollan las obras.



11 CIUDADES Y
COMUNIDADES
SOSTENIBLES



ODS 11



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)
www.cepal.org

