



## Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS)

**Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**

**11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES**



### Panorama regional

El progreso de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible se decidirá en las ciudades, ya que más de la mitad de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) tienen componentes urbanos. En América Latina y el Caribe, donde ocho de cada diez personas viven en ciudades, esta realidad implica grandes desafíos, pero también ofrece oportunidades significativas. Las ciudades son los motores del crecimiento económico; no obstante, también son las mayores emisoras de gases de efecto invernadero, y su crecimiento se produce en un contexto de grandes desigualdades en las sociedades de la región. Si bien la información disponible a nivel regional sobre el Objetivo 11 es bastante escasa, una visión general de su evolución permite colegir que, en términos agregados, existen progresos, aunque estos aún son limitados. La población que vive en asentamientos precarios (meta 11.1), una situación que es consustancial al crecimiento urbano en la región, ha disminuido en términos relativos. Sin embargo, este avance se ha estancado y el escenario futuro es preocupante. Factores como el aumento de los costos de construcción, el menor acceso al crédito y las dificultades de acceso al crédito a largo plazo, así como la pérdida de espacio presupuestario, dificultan el acceso a la vivienda por parte de los hogares de menores recursos. A ello habría que añadir el impacto de la menor actividad económica, el aumento del desempleo y la migración, todo lo cual conforma un contexto complejo para el futuro cercano. El acceso a un servicio de movilidad pública, sostenible y de calidad (meta 11.2) constituye uno de los grandes retos de la región. Las pérdidas de tiempo y la consiguiente reducción de la calidad de vida y la productividad inciden de manera desproporcionada en los hogares de menores recursos. En ello influye también la expansión de la mancha urbana, que obliga a recorrer distancias cada vez mayores, y que, si bien muestra señales alentadoras en relación con el crecimiento de la población, aún está lejos de presentar patrones eficientes que atenuarían la segregación urbana. Por otra parte, se observa una tendencia positiva de mejora de las condiciones del aire en las ciudades (meta 11.6). Si bien, a la luz de los umbrales definidos recientemente, existe un amplio margen de mejora, es indudable que se han registrado avances en la dirección correcta.



## > Mensajes clave de la región

- América Latina y el Caribe fue la primera región del mundo en desarrollo que atravesó un intenso proceso de crecimiento urbano. Se estima que, en 2030, el 86,5% de la población de América del Sur vivirá en ciudades, lo que la convierte en la región más urbana del mundo en desarrollo. En el Caribe y Centroamérica y México, el 76,2% y el 78,5% de la población, respectivamente, vive en ciudades, lo que confirma que los problemas —y las soluciones— de la región son en gran medida de naturaleza urbana.
- Las ciudades de más de 1 millón de habitantes representan el 46,1% de la población urbana total. Desde la década de 1990, sin embargo, varias ciudades grandes han experimentado un abrupto descenso de su atractivo migratorio. Esto ha ocurrido sobre todo en las megalópolis: ciudades con 10 millones de habitantes o más, que, en su mayoría, pierden población en su intercambio con el resto del país. La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) pudo haber generado una moderación transitoria del proceso de urbanización en 2020 y 2021, reduciendo el empuje de las ciudades grandes y fortaleciendo a las ciudades medianas y más pequeñas.
- Respecto de las metas 11.2, 11.3, 11.4 y 11.7, la falta de datos impide de momento realizar un análisis regional o proyecciones. Con respecto a la meta 11.5, existe el riesgo de que, debido al cambio climático, se produzca un aumento de los fenómenos hidrometeorológicos vinculados al clima, por lo que América Latina y el Caribe debe hacer más esfuerzos para reducir las pérdidas económicas y humanas relacionadas con los desastres.
- La reducción de la proporción de la población urbana que vive en barrios marginales, asentamientos informales o viviendas inadecuadas (indicador 11.1.1) observada durante la década de 2000 se ha detenido en los últimos años. Ello puede deberse a múltiples factores; entre ellos, el aumento de la pobreza y el estancamiento del crecimiento económico. Por ese motivo, esta meta presenta una tendencia correcta, pero el avance es demasiado lento para que pueda alcanzarse en 2030.
- Aunque América Latina y el Caribe es una de las regiones más urbanizadas del mundo, solo el 43% de la población urbana tenía acceso conveniente al transporte público en 2020. Esta cifra se ubica por debajo del promedio mundial (51,6%) y está bastante alejada del patrón de los países desarrollados (en Europa y América del Norte, la tasa es del 90,6%). Sin embargo, el acceso conveniente al transporte público presenta gran variación entre las ciudades de América Latina y el Caribe.
- Dada la ventaja que supone el uso del transporte privado, por la menor cantidad de tiempo que insumen los viajes, en la medida en que el ingreso del hogar se incrementa, se registra una progresiva sustitución de los modos de transporte públicos por los privados. La población de los primeros cuatro quintiles (el 80% del total) destina una mayor proporción de sus ingresos al transporte público, mientras que el gasto en combustible para transporte privado se concentra en el segmento de la población de mayor ingreso.
- Entre 2010 y 2019, en América Latina y el Caribe se logró una gradual reducción de los niveles medios anuales de concentración de partículas finas. La tendencia de mejora de la calidad del aire se ha observado tanto en las zonas urbanas, donde la concentración se redujo de 18,6 a 15,3 microgramos por metro cúbico ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), como en las áreas rurales, donde bajó de 18,1 a 15,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Sin embargo, los avances registrados durante la década continúan siendo insuficientes para lograr una calidad del aire adecuada y, por lo tanto, para cumplir la meta correspondiente en 2030, sobre la base del umbral definido recientemente por la Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>1</sup>.

## > Buenas prácticas de la región

- Avanzar hacia el cumplimiento de la Agenda 2030 en las ciudades pasa indefectiblemente por atender las brechas urbanas en tres dimensiones —social, económica y ambiental—, en línea con lo establecido en la Nueva Agenda Urbana aprobada en 2016, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), celebrada en Quito. En este sentido, la CEPAL apoya las decisiones de los gobiernos nacionales y locales en temas como el desarrollo urbano inclusivo, la movilidad, la adaptación al cambio climático y su mitigación, y las medidas de financiamiento urbano, además de ofrecer a los gobiernos su experiencia y competencias en materia de datos estadísticos, capacidad de generación de conocimiento y herramientas analíticas, que se encuentran disponibles públicamente en la Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe. >>

<sup>1</sup> Véase Organización Mundial de la Salud (OMS), *WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM 2.5 and PM 10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide*, Ginebra, 2021. Los niveles de las directrices mundiales de la OMS se actualizaron en 2021, en virtud de nuevos y mejores datos científicos sobre el impacto de la contaminación del aire en la salud humana. De acuerdo con los nuevos límites, se recomienda que las concentraciones medias anuales de MP2,5 no superen los 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , valor que representa la mitad de la directriz anterior, según la cual solo los países del Caribe y el Uruguay cumplirían el límite establecido. Teniendo en cuenta esta actualización, el promedio general de la región continúa alejado de la meta y, en 2019, ningún país alcanzó un valor inferior al que establece la nueva directriz.

- >> El proyecto “Ciudades inclusivas, sostenibles e inteligentes en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe”, ejecutado en conjunto con la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), contribuye a la generación de conocimiento sobre las oportunidades de desarrollo productivo, ambiental y social que ofrece la transición hacia una movilidad sostenible. El proyecto ofrece a distintas ciudades, como Bogotá, Buenos Aires, la Ciudad de México y São Paulo, propuestas específicas para coordinar las políticas públicas, la regulación, la inversión y el financiamiento, con el fin de aprovechar los diversos cobeneficios que conllevan la movilidad sostenible y el cambio tecnológico hacia la electromovilidad.
- Con el apoyo de la CEPAL, Cuba, Costa Rica y el Ecuador utilizan cada vez más el suelo como activo estratégico para el desarrollo urbano, las políticas de vivienda y la resiliencia económica, mientras que las ciudades de Guayaquil, Lima y Santo Domingo formularon planes de recuperación económica y resiliencia urbana en el contexto de la pandemia.
- En alianza con el Pacto Global de Alcaldes por el Clima y la Energía, la CEPAL desarrolló herramientas para acelerar la implementación de planes de acción climática en las ciudades, basándose en las experiencias de Belmopán, Ciudad de Guatemala, Puerto Príncipe, San Salvador y Santo Domingo.
- La Argentina (Buenos Aires), el Brasil (São Paulo), Chile (Santiago), Colombia (Bogotá), Costa Rica y el Uruguay han avanzado mucho en los marcos reguladores que promueven la electrificación del transporte. La CEPAL ha apoyado la reconversión de los autobuses de transporte público existentes, para transformar sus motores de combustión interna en trenes de propulsión eléctrica, lo que se traduce en ciudades más habitables, silenciosas y limpias.
- Desde diciembre de 2020, la CEPAL y el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) ejercen conjuntamente la secretaría técnica del Foro de Ministros y Autoridades Máximas de la Vivienda y el Urbanismo de América Latina y el Caribe (MINURVI), un espacio de coordinación y cooperación intergubernamental entre los países de la región para el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos, donde las dos entidades de las Naciones Unidas han impulsado una recuperación transformadora promoviendo decisiones de política pública informadas y basadas en datos.

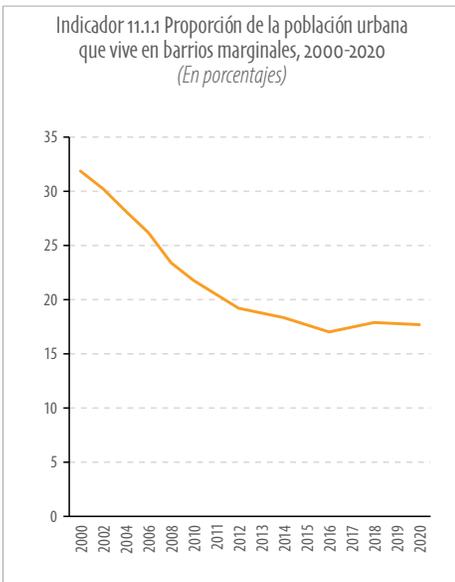
## ➤ Recomendaciones de la CEPAL

- En una región altamente urbanizada como América Latina y el Caribe, el transporte público es un elemento fundamental de inclusión social. Un sistema de transporte público adecuado mejora el acceso a las oportunidades laborales, educacionales y culturales, al tiempo que promueve el uso y disfrute de espacios y servicios públicos, sobre todo en el caso de los tres primeros quintiles de la población. Por lo tanto, las políticas que moderan el valor del transporte público suponen un importante impacto redistributivo. Estos beneficios sociales se suman a los beneficios ambientales relacionados con mejores incentivos al uso de modos de transporte públicos y colectivos, así como al uso más racional e intensivo del suelo urbano.
- La CEPAL ha estimado que un aumento de 1 punto porcentual en el crecimiento del sector de la construcción añadiría 0,07 puntos porcentuales al crecimiento del PIB per cápita. Es factible reconstruir la economía urbana en el marco de un nuevo escenario que fomente una mayor productividad, haciendo hincapié en el avance hacia economías urbanas más sostenibles y equitativas que estén mejor alineadas con el Acuerdo de París y la Agenda 2030.

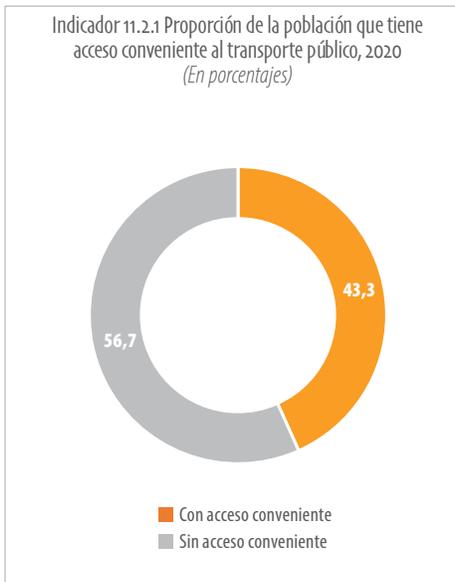


# Estadísticas regionales clave

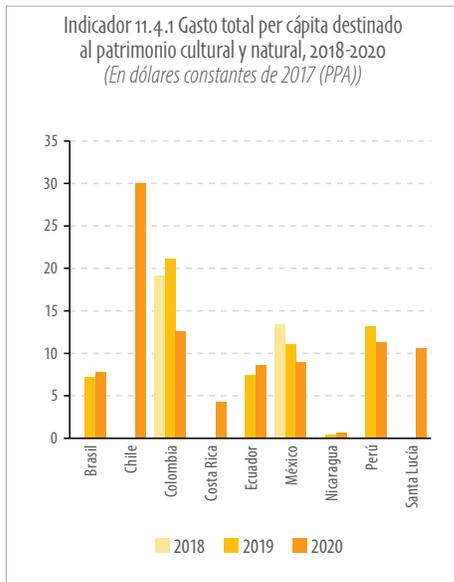
**Meta 11.1 Acceso universal a vivienda y servicios básicos**



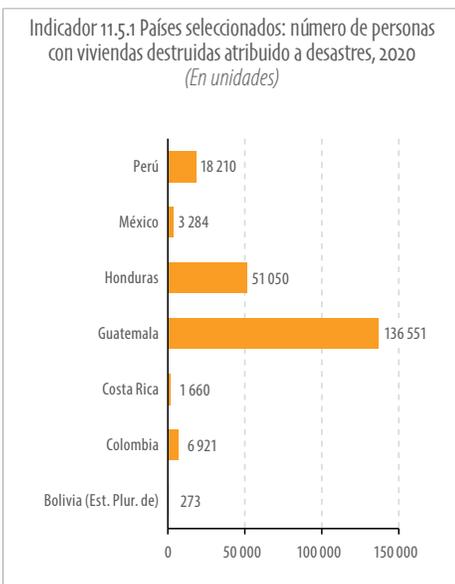
**Meta 11.2 Ampliar el acceso al transporte público**



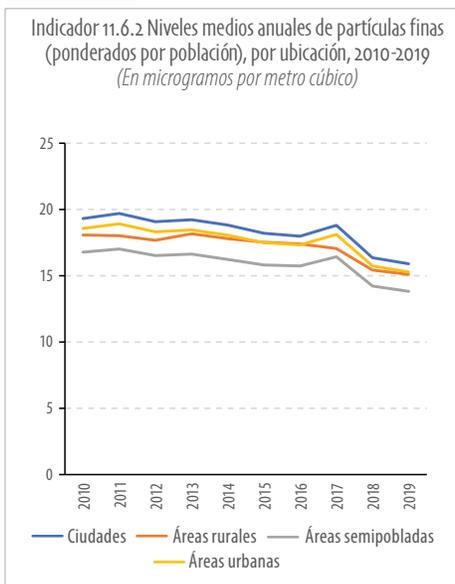
**Meta 11.4 Proteger el patrimonio cultural y natural**



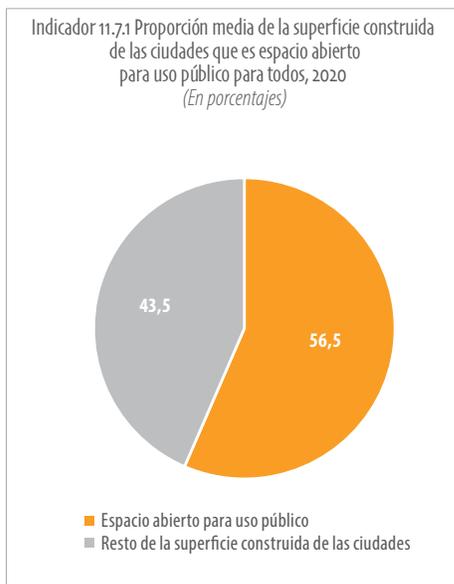
**Meta 11.5 Reducir las muertes y pérdidas económicas ante desastres**



**Meta 11.6 Mejorar la calidad del aire y la gestión de desechos urbanos**



**Meta 11.7 Acceso universal a zonas verdes y espacios públicos urbanos**



ODS 11

- La tendencia se aleja de la meta
- La tendencia es correcta, pero el avance es demasiado lento para alcanzar la meta
- La meta se alcanzó o es probable que se alcance con la tendencia actual

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, Plataforma Regional de Conocimiento sobre la Agenda 2030 en América Latina y el Caribe, "Los ODS en América Latina y el Caribe: Centro de gestión del conocimiento estadístico" [en línea] <https://agenda2030lac.org/estadisticas/index-es.html>.

**Nota:** Cada indicador está compuesto por una o más series estadísticas, que cubren parcial o totalmente el indicador correspondiente. En los gráficos aquí presentados se utilizaron una o más series estadísticas del indicador respectivo.