

Documento Informativo del Grupo Mayor de Mujeres para la Séptima reunión del Grupo de Trabajo Abierto de las Naciones Unidas sobre Objetivos de Desarrollo Sostenible *Ciudades y Asentamientos Sostenibles y Transporte Sostenible*

Análisis y Recomendaciones por el Grupo Mayor de Mujeres sobre Ciudades y Asentamientos Sostenibles y Transporte Sostenible¹

Las Ciudades y Asentamientos Sostenibles serán fundamentales para alcanzar el desarrollo sostenible, los derechos humanos y la equidad intergeneracional. El informe del Equipo de Apoyo Técnico (TST por sus siglas en inglés) ofrece una buena revisión sobre el crecimiento de las ciudades, cambios demográficos y sobre las tendencias existentes en términos de las contribuciones urbanas al uso de energía, emisiones, PIB, violencia, desigualdades sociales y económicas, vulnerabilidad a desastres, comunidades fragmentadas, residuos, consumo, etc., lo cual hace imperativo centrarse en las áreas urbanas.

Más del 50% del mundo vive en zonas urbanas y aproximadamente el 60% de la superficie de las ciudades que se espera para el año 2030 aún no se ha construido. Pensar más allá de un centro urbano a una región urbana más grande es importante para satisfacer la declaración del informe del Panel de Alto Nivel de que las ciudades "están a punto de ser la fuerza motriz del desarrollo sostenible a nivel mundial". La idea de región urbana también ayuda a abordar de forme explícita y mejorar los vínculos entre las zonas urbanas y rurales, lo cuales deben priorizar la planificación integrada y el transporte sostenible entre otros.

Puntos clave para las Ciudades y Asentamientos Sostenibles

El TST identificó numerosos desafíos potenciales así como una gran cantidad de propuestas con recomendaciones, metas y objetivos. Reconoce de manera específica la situación especial de mujeres y niñas e identifica los diseños urbanos con un enfoque de género como un medio para mejorar la seguridad y cohesión social así como aumentar la movilidad, particularmente para mujeres y niñas. Lo que falta es un claro reconocimiento de que abordar estos asuntos es una cuestión de derechos humanos.

Éstos puntos incluyen los de las ciudades desarrolladas donde hay una necesidad de reducir las emisiones; aumentar la eficiencia, abordar la violencia y crímenes, algunas veces relaciones con el estrés causado por el hacinamiento, inseguridad y falta de servicios; mejorar el sistema de transporte y la accesibilidad; reducir los residuos; abordar los patrones de consumo y producción; garantizar los procesos de participación; y mejorar el acceso a servicios de poblaciones marginalizadas. Las ciudades de los países en vías de desarrollo se enfrentan a retos similares, pero también tienen muchos retos que varían junto con el tamaño y la ubicación de la ciudad: el rápido crecimiento de ciudades no planificadas que promueven el desarrollo ineficiente y ad-hoc; gran vulnerabilidad a las consecuencias del cambio climático y un nivel bajo de capacidad para construir políticas adecuadas de

¹ Este documento informativo ha sido elaborado por miembros del Grupo Mayor de Mujeres sobre Desarrollo Sostenible. <http://www.womenrio20.org/>. Está basado en una compilación de documentos de posición sobre la agenda post-2015 por miembros del Grupo Mayor de Mujeres: http://www.womenrio20.org/docs/Womens_priorities_SDG.pdf. Para más información: Eleanor Blomstrom: eleanor@wedo.org

mitigación y adaptación al cambio climático; escasez de espacios verdes, áreas urbanas, zonas públicas y acceso a recursos culturales; residuos no tratados; acceso inadecuado al agua y calidad pobre de la misma; la exclusión a la que se enfrentan los habitantes de las barriadas, menoscabada su ciudadanía; falta de seguridad sobre la posesión de las tierras y viviendas; y contaminación que procede las industrias/tráfico. El riesgo de desastres naturales es alto en las ciudades y entre poblaciones pobres, particularmente sobre mujeres que pueden tener una movilidad limitada debido a papeles de género y normas culturales o debido a la falta de opciones de transporte.

Si las ciudades no toman medidas para convertirse en sostenibles, el futuro es sombrío para todo el mundo; las ciudades se arriesgan a quedarse atrapadas en una infraestructura obsoleta (transporte, agua, energía), expansión (con puestos de trabajo alejados de las comunidades), replicación de las desigualdades y la discriminación (tenencia de tierra, acceso a recursos financieros, toma de decisiones, carga de tareas de cuidados, etc.) que frustran la innovación y adaptación futura. Mientras que las ciudades crezcan más rápido que sus planes de desarrollo (ya sea específico de la ciudad o de la región), la vivienda, el agua, el saneamiento, la energía, el transporte y la infraestructura de las comunicaciones van a ser un desafío. Esto afectará particularmente a las mujeres ya que la falta de infraestructura adecuada (especialmente en zonas marginales, propensas a las inundaciones, etc.) aumenta principalmente la carga sobre las mujeres en cuanto a tiempo, tareas de cuidados y económicamente. Esto a su vez afecta la educación de las niñas y las futuras oportunidades de trabajo decente, quedándose las mujeres atrapadas en empleos informales. Este congelamiento también afecta a la capacidad de permanecer dentro de los límites del planeta – llevando a un desarrollo orientado a los combustibles fósiles, el acaparamiento de tierras por los recursos clave y la agricultura industrializada que pueden llevar a mayores impactos en los patrones de urbanización y a la disminución de la capacidad y los conocimientos indígenas en las zonas rurales.

Puntos clave para el Transporte Sostenible

El TST sobre transporte sostenible dice que el cambio debe comenzar ahora para asegurar que nos movemos hacia sociedades bajas en emisiones de carbono antes de que nos quedemos atascados en el uso individual de coches y sistemas de energía intensivos. Identifica cuestiones importantes del transporte rural y urbano, calidad del aire, la seguridad vial y la energía y el clima, sugiriendo la necesidad de sistemas de transporte multimodales que ofrecen movilidad para todos los grupos, mejorar la salud de los residentes urbanos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El TST identifica tanto la infraestructura del transporte como los servicios de transporte, lo cuales el WMG ve como igualmente importantes y necesarios para erradicar las brechas en la desigualdad.

El WMG destaca la dimensión de género en el transporte. Por ejemplo, los hombres son más propensos a utilizar el transporte privado y viajar distancias más largas que las mujeres, lo que contribuye más a las emisiones de carbono (hasta el doble de energía en comparación con las mujeres). Las mujeres son más propensas a usar el transporte público (60:40), tienden a caminar, viajar distancias más cortas y tienen patrones de viajes más complejos – combinando varias paradas en un solo 'viaje'.

Un enfoque centrado en las persona y hacia el transporte sostenible debe tener en cuenta la conectividad y la accesibilidad en las zonas rurales y en los asentamientos urbanos compactos para minimizar los impactos negativos y maximizar los beneficios para la salud, la educación y las actividades económicas. En las zonas rurales, es la primera milla o kilómetro que determina si los productores agrícolas son capaces de participar en el mercado local / regional o se limitan a la economía de subsistencia - con impactos en el desarrollo rural y la seguridad alimentaria. En las zonas urbanas, los patrones actuales de motorización disminuyen el crecimiento económico, socavan los objetivos de desarrollo y contribuyen a la pobreza: los accidentes de tráfico son responsables de 1,23 millones de muertes cada año, con costes económicos estimados en \$ 2,240 millones de dólares, o el 3% del PIB mundial (5% en los países con ingresos bajos) y el transporte es un factor que contribuye a los 3,2 millones de muertes prematuras causadas por la contaminación del aire (Asociación para el Transporte Sostenible bajo en Carbono, SLoCaT por sus siglas en inglés).

Oportunidades

Las oportunidades dentro de las ciudades y asentamientos sostenibles para hacer frente a las desigualdades y erradicar la pobreza son inmensas. Acciones participativas, incluyendo a nivel local, pueden promover y mejorar la igualdad de género y garantizar el ejercicio de los derechos de las mujeres dentro de un marco de desarrollo sostenible que beneficie a todos. Un enfoque de género es necesario. Las cuestiones urbanas y de transporte no son neutrales en cuanto al género (pobreza,

acceso a recursos, poder político, emisiones, oportunidades, entrenamiento/educación, financiación) y las mujeres y los hombres los experimenten de forma distinta debido a papeles de género determinados socialmente así como factores estructurales y macroeconómicos, políticas fiscales y de comercio. Los papeles de género pueden cambiar con el tiempo, pero el desarrollo urbano debería tener en cuenta estos aspectos de género. Las mujeres son clave para las soluciones sostenibles ya que cuentan con conocimientos y experiencias únicas, incluyendo habilidades para enfrentar problemas que tienen un impacto en toda la comunidad y por lo tanto deben ser reconocidas como algo más que "víctimas" pasivas.

Las ciudades ofrecen una cierta "agilidad" y por lo tanto pueden acoger ideas innovadoras y transformadoras en cuanto a planificación, infraestructura, participación y proyectos integrados que promuevan el bienestar de la comunidad y la cohesión, la protección social, la eficiencia en las sociedades densamente pobladas, la igualdad y el acceso equitativo a la toma de decisiones y los recursos productivos, el desarrollo bajo en emisiones de carbono con sus numerosos beneficios colaterales, y el uso sostenible de los recursos procedentes de las zonas rurales. El momento es ahora. La educación y el aprendizaje desempeñan un papel importante en el apoyo a las ciudades sostenibles. Hay una necesidad de educar a los ciudadanos sobre las políticas y programas existentes para permitir su participación activa en la gestión pública de la ciudad y poner las mejores prácticas en las políticas. Educación acerca de los papeles y responsabilidades en la toma de posesión de la ciudad en su conjunto, y en concreto en el barrio, promoverá el concepto de sostenibilidad de la ciudad. El momento de actuar es ahora.

Recomendaciones

- Desarrollar un objetivo para ciudades sostenibles e integrar múltiples metas relacionadas con el género que promuevan el respeto y cumplimiento de los derechos humanos.
- Promover cambios de estructuras macroeconómicas que perpetúan muchas de las prácticas que no son justas y que influyen en las ciudades insostenibles; políticas macroeconómicas y fiscales que incrementen la equidad y la redistribución de la riqueza a través de reformas progresistas sobre los impuestos, protección social, etc.
- Desarrollar principios y salvaguardas para asegurar la participación y la distribución equitativa de recursos y oportunidades en áreas urbanas y planes de transporte y proyectos.
- Generar e incentivar trabajos locales decentes – con salarios dignos, beneficios, accesibles en términos de lugar, horario y requisitos.
- Centrarse en la promoción del crecimiento y la economía verde no generara de manera automática trabajos decentes, respeto por los derechos humanos ni erradica la pobreza.
- Garantizar la responsabilidad del sector público y la rendición de cuentas así como buscar alternativas a las soluciones basadas en el mercado o de privatización que ignoren a los pueblos indígenas, vulnerables, pobres (muy a menudo mujeres) y a menudo aumentan los costos de los servicios.
- Crear medidas vinculantes para que los inversores del sector privado se comprometan a respetar salvaguardas y normas mínimas de rendición de cuentas así como para evitar que nos precipitemos al vacío, ya que es en las ciudades y áreas urbanas donde muchas compañías invierten y echan raíces.
- Promover la diversidad en cuanto al liderazgo a nivel local y conciencia sobre sus impactos positivos, con objetivos para que mujeres ocupen posiciones de liderazgo; los hombres están sobrerrepresentados en posiciones relacionadas con la toma de decisiones en los niveles locales y en transporte/ingeniería.
- Desarrollar políticas/planes urbanos nacionales articulados que sean sostenibles y transformativos; trabajo conjunto entre los distintos ministerios (sanidad, transporte, medio ambiente, finanzas, social, industrialización) para el desarrollo y la implementación.
- Fortalecer un entorno propicio más amplio para las ciudades y las regiones urbanas. Trabajando a una escala pequeña, las ciudades pueden acoger programas piloto transformativos y luego ampliar

esto dentro del contexto conocido de la región (por ejemplo en educación, salud, cuidado de niños, transporte, desarrollo de empresas, actividades relacionadas con economías locales, etc.).

- Desarrollar políticas de energía para fomentar sistemas de energía asequibles y sustentables, y de propiedad y gestión local; proporcionar incentivos para su aplicación y ampliación. La industria en crecimiento puede jugar un papel en el fomento de las fuentes y opciones de energía sostenible si respeta los principios de precaución y prevención.
- Dar prioridad a la planificación y presupuestos participativos con diversos grupos - gente de todas las edades, etnias, religiones, habilidades, identidad de género y orientación sexual. Entender e integrar las necesidades y prioridades que integren las diferencias de género en el proceso de planificación urbana y del transporte.
- Abordar el desarrollo urbano dentro de los límites del planeta para evitar que se agrave la degradación del medio ambiente tanto en el área de trabajo como en áreas remotas donde se están explotando los recursos: extracción de recursos, minerales, agua, tierra, contaminación.
- Reubicar actividades económicas y fortalecer los vínculos urbanos-rurales para asegurar el acceso a comida, agua, energía y otros recursos asequibles y de calidad.
- Construir sistemas de transporte flexibles y servicios que faciliten la movilidad (por ejemplo con la promoción de zonas peatonales, bicicletas y transporte no motorizado) y permitir cambios en las dinámicas entre las áreas rurales y urbanas.
- Integrar aspectos de género en los servicios de transporte ya que las mujeres son los usuarios más numerosos. Las mujeres también usan el transporte público en compañía de niños, ancianos, personas con discapacidades y gente enferma, ayudando a grupos marginalizados a acceder a territorios de una manera más amplia y contribuyendo a las que la economía de ciudades.
- Abordar las causas de los problemas urbanos, no sólo tratar los síntomas. Por ejemplo, un transporte más seguro (urbana o rural), que esté bien iluminado, con horarios y medidas de seguridad (por ejemplo en la Ciudad de Méjico hay una políticas de transporte diferenciando en las horas pico para mujeres, niños, personas con discapacidades, ancianos) disminuye la incidencia de la violencia de género. Sin embargo, los medios sociales y las campañas (por ejemplo, carteles sobre Bogotá BRT para desalentar el manoseo) también se necesitan para abordar la violencia de género y el acoso que las mujeres experimentan cuando usan el transporte. Esto también promueve la accesibilidad al transporte.

Los objetivos podrían desarrollarse sobre los siguientes conceptos:

- Mejorar la recolección de datos desagregados por sexo, edad (entre otros), teniendo en cuenta los diferentes grupos de las ciudades. La capacidad de la ciudad/municipal es construida y los programas necesitan la recolección siguiendo estándares determinados de manera internacional que permitan la comparación entre países (fomentar el uso de encuestas de tiempo y encuestas de hogares para capturarla diversidad dentro de la ciudades).
- Que los trabajos creados en la sostenibilidad urbana sean accesibles para hombres y mujeres, y que el trabajo decente para las mujeres aumente. El trabajo no remunerado no sólo sostiene y reproduce la fuerza de trabajo a través de su alimentación y cuidado, sino que también absorbe los costes "invisibles" de la mala infraestructura y la prestación de servicios cuando los gobiernos son incapaces de proveerlos. Que a los hombres se les anime a tener más trabajos en el sector de cuidados y las mujeres en el sector de la tecnología para promover el equilibrio, reducir las diferencias en las responsabilidades económicas de cuidados y los salarios, y revalorizar las tareas que se asignan tradicionalmente a las mujeres.
- Que las mujeres y los hombres en los hogares urbanos sean, en promedio, capaces de acceder a puestos de trabajo, bienes y servicios en un margen de 30 minutos con un transporte público de calidad y / o la infraestructura de calidad para andar o ir en bicicleta así como que las mujeres y los hombres de las zonas rurales tengan acceso a caminos pavimentados o carreteras que soporten

cualquier tipo de clima para llevar los productos a los mercados y acceder a los servicios esenciales (SLoCaT por sus siglas en inglés).

- Que se asegure una transición justa para las personas que pierdan sus trabajos en industrias de combustibles fósiles u otro tipo de industrias contaminantes/insostenibles.
- Tecnologías bajas en emisiones de carbono y alternativas a los combustibles fósiles que se hayan probado y sean seguras y sostenibles.
- Que los proyectos de infraestructura e industrialización exijan la participación de las partes interesadas, incluidas las mujeres y los hombres, y que expertos de género participen en la elaboración de estos proyectos.
- Que las medidas políticas y herramientas de las agencias gubernamentales incluyan consideraciones sobre las contribuciones los ecosistemas, sistemas de la cuna a la cuna, las estrategias de bajas emisiones de carbono, cambios en la reforma fiscal hacia impuestos más bajos sobre el trabajo y más altos sobre el uso de recursos, el número de mujeres con empleos decentes y seguros, el número de mujeres en puestos de toma de decisiones en los sectores público y privado, etc.
- Que las inversiones cambien de la insostenibilidad hacia el transporte público y facilidades para el ciclismo seguro y áreas peatonales seguras; un pico anual para las emisiones de GEI procedentes del transporte y reducciones de las mismas para el 2050; reducir a la mitad las muertes relacionadas con el tráfico.
- Que la financiación para el desarrollo urbano con bajas emisiones incorpore unas lentes de género/presupuesto de género
- Que las disparidades y desigualdades entre territorios urbanos, y entre territorios urbanos y rurales o zonas periurbanas sean evaluadas y disminuyan: las reformas políticas y fiscales deben fomentar la solidaridad en vez de la competencia actual entre distintos puntos urbanos donde se concentran las actividades económicas, banqueras y financieras.
- El aprendizaje junto con la educación forma asegura que las mujeres, que a menudo tienen un acceso desigual a las tecnologías de información y comunicación, estén equipadas para participar en el gobierno de la ciudad y articular sus necesidades.
- Que los espacios verdes urbanos y espacios públicos seguros, o de "infraestructura verde" estén protegidos, reconociendo que son tan importantes como la dura infraestructura de las redes de energía y redes de transporte, y que proporcionan servicios ecosistémicos así como una serie de bienes sociales.
- Conservación y restauración de la biodiversidad urbana, y la eliminación de los incentivos fiscales que promuevan la urbanización en paisajes y ecosistemas valiosos.
- Políticas locales para: estrategias climáticas con perspectiva de género para lograr ciudades resilientes al clima; la igualdad entre las mujeres y los hombres; para la salud del medio ambiente (la lucha contra todas las formas de contaminación, incluida la contaminación sonora y visual); la soberanía alimentaria y el desarrollo de la agricultura urbana y periurbana; la salud y los derechos sexuales y reproductivos; el derecho a agua potable limpia y segura y al saneamiento con perspectiva de género; planes de eficiencia del agua para la construcción, sistemas de suministro, procesos industriales; el acceso y uso de servicios de Internet para la información y la integración social; el acceso a la cultura y la promoción de la diversidad cultural.
- Que se eliminen los desalojos sin realojamiento a lugares marginales / inaccesibles en respuesta al aburguesamiento de una situación de desastre; garantizar el derecho a una vivienda proporcionada por el Protocolo Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales