

ONU Hábitat: La estratificación tuvo efectos perversos en Bogotá

Elkin Velásquez Monsalve, director de ONU Hábitat para el Caribe y América Latina, habla sobre los retos de las ciudades latinoamericanas durante el Foro de las Ciudades en Medellín.



Elkin Velásquez Monsalve, director de ONU Hábitat para el Caribe y América Latina. Cortesía Feria Trafic

Sistema de transporte público deficiente en Bogotá, crecimiento desbordante en Ciudad de México, falta de espacios públicos en Ciudad de Guatemala y contaminación en Santiago de Chile son algunos de los problemas que afectan a las ciudades latinoamericanas. Hoy cerca del 80% de la población latina vive en urbes con grandes retos para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, por eso estos asuntos impactan directamente la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU.

La semana pasada se desarrolló por primera vez en Latinoamérica la feria Trafic, que durante 15 ediciones se ha llevado a cabo en Madrid para hablar de movilidad segura y sostenible. En el marco de este evento, organizado en Medellín, se realizó el Foro de las Ciudades, que tiene como objetivo convertirse en el think-tank de la gestión de las ciudades en la región.

Elkin Velásquez Monsalve, director de ONU Hábitat para el Caribe y América Latina, fue uno de los expertos invitados para explicar cómo la Nueva Agenda Urbana –aprobada en 2016 en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en Quito, Ecuador– se debe incorporar a las políticas públicas para lograr pequeñas transformaciones desde los barrios y las comunidades.

“En América Latina somos una región de renta media y eso genera que tengamos un escenario particular donde se ve, primero, la falta de productividad; segundo, problemas de inclusión social; y tercero, asimetrías e incapacidades institucionales para manejar políticas públicas”, explica Velásquez.

“Por esto, fortalecer la estructura de las ciudades significa mejorar la calidad de vida del 80% de la población de América Latina, mejorar la productividad, preparar las estructuras económicas nacionales para generar mayor productividad con base en el trabajo, disminuir los problemas de integración social y construir capacidades locales”, asegura.

En Colombia, uno de los temas más complicados de tratar es la estratificación. Barrios enteros fueron divididos desde la década de los ochenta en estratos del 1 (siendo el más bajo) al 6 (el más alto) en un intento por disminuir la desigualdad, pero con el tiempo esta escala se convirtió en una herramienta que estigmatiza y discrimina.

Según Velásquez, “la estratificación fue concebida como algo positivo para generar el cruce de subsidios en el cobro de los servicios públicos. Esto es que los más ricos puedan pagar más para que los pobres paguen menos ... el punto es que la herramienta tuvo efectos perversos no esperados y creo que se ha abusado de ella porque ha sido usada para hacer política”.

Para el experto, la estratificación se realizó sin bases de datos suficientes sobre los hogares y por eso se realizaron aproximaciones barriales, creando una categorización que son los famosos estratos.

Asimismo, un estudio de ONU Hábitat a inicios de 2019 demostró que en varias ciudades colombianas la mitad de sus habitantes en estratos 1 y 2 (los más vulnerables) pueden pagar perfectamente sus necesidades, ya que los subsidios de los servicios públicos se asignan por la ubicación del inmueble y no por la situación socioeconómica de la familia.

“Hoy hay una posibilidad de mejorar el sistema, de abandonar la perspectiva territorial, de zona y estratos, y hacerlo hogar a hogar para que pueda cumplir con su función social... Uno de los efectos más perversos de eso es la estigmatización de algunos barrios y a partir de allí, un uso de las costumbres sociales para referirse a algunos lugares”.

El funcionario también asegura que las ciudades deben pasar por una revisión para repensar su planificación urbana y diseño. Por ejemplo, el tema de la movilidad tiene que ver con la demanda, con disminuir la cantidad de viajes y generar nuevas centralidades. “Si la gente que vive en el sur tiene que ir hasta el norte a trabajar utilizando transporte público, es diferente a si se generan nuevas oportunidades de empleo cerca de sus casas”, lo que no solo mejoraría su calidad de vida, sino también disminuiría la demanda de viajes.

Además del rediseño y los retos medioambientales que tienen las ciudades, el Foro trató con especial interés el tema de los migrantes que están concentrándose en los centros urbanos latinoamericanos. Según el Pew Research Center, con sede en Washington, Honduras y Venezuela son los países con más emigrantes interregionales y este flujo

de personas ha hecho que sus países vecinos tengan grandes presiones sobre las fronteras y, en sus cascos urbanos, la necesidad de darle nuevas oportunidades a los migrantes.

“En el caso de los migrantes venezolanos, lo primero que se debe resaltar es la gran solidaridad de las comunidades y del gobierno nacional de Colombia por recibirlos. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional para apoyar el trabajo de Colombia en materia de ayuda humanitaria y regularización de los migrantes, hay una necesidad muy sentida de apoyar a los gobiernos locales para que puedan ayudarlos social y económicamente desde los barrios y las ciudades”, asegura Velásquez.

EL ESPECTADOR. Bogotá. 18 Jun 2019 -Agencia Anadolu