



ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
SERVICIOS Y VIVIENDA

Viceministerio de Vivienda y Urbanismo



POLÍTICA NACIONAL DE **DESARROLLO INTEGRAL DE CIUDADES**

Dirección General de Ordenamiento Urbano



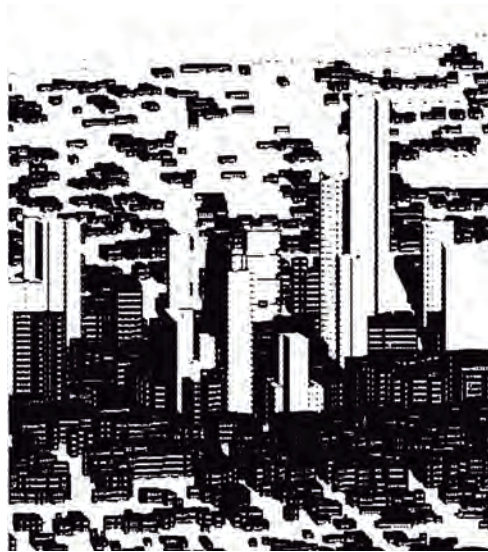
Secretaría de Estado para
Asuntos Económicos SECO





ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

MINISTERIO DE OBRAS
PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA



Las ciudades, motor del desarrollo nacional

Instrumento de desarrollo nacional que impulsa un progreso urbano inclusivo y sostenible que promueva ciudades como espacios seguros, de convivencia y oportunidad para todas y todos.

**Dirección General de
Ordenamiento Urbano**

Créditos

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Ministro: Ing. Edgar Montaña Rojas

Viceministerio de Vivienda y Urbanismo

Viceministro: Lic. Alberto Saucedo Leigues

Dirección General de Ordenamiento Urbano

Director General: Arq. Ramiro Antonio Herboso Calvimontes

Coordinación Técnica:

Arq. Juan Grover Antequera Flores
Ing. Dafner Velkys Pérez Uría

Equipo Técnico DGOU

Ing. Delicia Hinojosa Baltazar
Abg. Pedro Espinoza Jaimes
Arq. María Cleidy Altamirano Velásquez

Programa de las Naciones Unidas para los asentamientos Humanos (ONU-Habitat)

Coordinador Regional para los Países Andinos ONU-Habitat Arq. Roi Chiti

Equipo Regional Países Andinos ONU-Habitat

Consultores ONU-Habitat Arq. Dan Delvi Vargas Beltrán
Arq. Diego Collazos Gottret
Lic. Alejandra Gonzales Rocabado

Banco Mundial

Gerente del Proyecto de Resiliencia Urbana en Bolivia Lic. Rodrigo Donoso

Co-Gerente del Proyecto de Resiliencia Urbana en Bolivia Ing. Akiko Toya

Especialista en desarrollo Urbana Ing. Roberto Tejada Ponce

Consultores Banco Mundial Ing. María Liset Revollo Cadima
Lic. Limbert Franz Cabrera Quispe

Gestión, 2024

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°
La Paz, **17 JUL. 2024**

136

VISTOS Y CONSIDERANDO:

Que el párrafo I del Artículo 19 de la Constitución Política del Estado, establece: *“Toda persona tiene derecho a un hábitat y vivienda adecuada, que dignifique la vida familiar y comunitaria.”*

Que el Artículo 20 de la Constitución Política del Estado, dispone que: *“I. Toda persona tiene derecho al acceso universal y equitativo a los servicios básicos de agua potable, alcantarillado, electricidad, gas domiciliario, postal y telecomunicaciones. II. Es responsabilidad del Estado, en todos sus niveles de gobierno, la provisión de los servicios básicos a través de entidades públicas, mixtas, cooperativas o comunitarias. En los casos de electricidad, gas domiciliario y telecomunicaciones se podrá prestar el servicio mediante contratos con la empresa privada. La provisión de servicios debe responder a los criterios de universalidad, responsabilidad, accesibilidad, continuidad, calidad, eficiencia, eficacia, tarifas equitativas y cobertura necesaria; con participación y control social. III. El acceso al agua y alcantarillado constituyen derechos humanos, no son objeto de concesión ni privatización y están sujetos a régimen de licencias y registros, conforme a ley.”*

Que el numeral 4 del párrafo I del artículo 175 de la Constitución Política del Estado, establece como atribución de las Ministras y los Ministros de Estado, además de las competencias determinadas por la norma Constitucional y la Ley, la de dictar normas administrativas en el ámbito de su competencia.

Que los numerales 29, 33 y 36 del Parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, dispone: *“II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado: (...) 29. Asentamientos humanos rurales; 33. Políticas de planificación territorial y ordenamiento territorial; 36. Políticas de generales de vivienda.”*

Que el numeral 15 del Parágrafo II del Artículo 299 de la Constitución Política del Estado, dispone: *“II. Las siguientes competencias se ejercerán de forma concurrente por el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas: (...) 15. Vivienda y vivienda social”*

Que el numeral 1 del Artículo 402 de la Constitución Política del Estado dispone que: *“El Estado tiene la obligación de: 1. Fomentar planes de asentamientos humanos para alcanzar una racional distribución demográfica y un mejor aprovechamiento de la tierra y los recursos naturales, otorgando a los nuevos asentados facilidades de acceso a la educación, salud, seguridad alimentaria y producción, en el marco del Ordenamiento Territorial del Estado y la conservación del medio ambiente.”*

Que el párrafo II del Artículo 25 de la Ley N° 31 de 15 de octubre de 2012, Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez, establece que: *“I. Se crearán por ley las regiones metropolitanas en las conurbaciones mayores a quinientos mil (500.000) habitantes, como espacios de planificación y gestión en conformidad con los Parágrafos I y II del Artículo 280 de la Constitución Política del Estado.”*

Que el numeral 2 del párrafo I del Artículo 82 de la Ley N° 31 de 15 de octubre de 2012, Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez, señala: *“2. Formular y aprobar políticas generales del hábitat y la vivienda, incluyendo gestión territorial y acceso al suelo, el financiamiento, la gestión social integral, las tecnologías constructivas y otros relevantes, supervisando su debida incorporación y cumplimiento en las entidades territoriales autónomas, sin perjuicio de la competencia municipal.”*

Que el inciso e) del numeral 1 del párrafo II del Artículo 82 de la Ley N° 31 de 15 de octubre de 2012, Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez, dispone que: *“De acuerdo a la competencia concurrente del Numeral 15 del Parágrafo II del Artículo 299 de la Constitución Política del Estado se desarrollan las competencias de la siguiente manera: e) En el marco del*



régimen y las políticas aprobadas se apoyará la planificación habitacional de las regiones metropolitanas.”.

Que los numerales 1 y 2 del Parágrafo I del Artículo 94 de la Ley N° 31 de 15 de octubre de 2012, Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez, establece como competencias exclusivas: *“I. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 33, del parágrafo II, Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas: 1. Diseñar la política nacional de planificación y el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial, estableciendo normas técnicas de cumplimiento obligatorio de acuerdo a los objetivos y metas del Plan General de Desarrollo. Estas políticas deberán establecer las directrices para: la elaboración de planes de ordenamiento territorial y planes de uso del suelo departamentales, municipales y de las autonomías indígena originaria campesinas; y las reglas que faciliten la coordinación entre el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas, así como entre estos últimos. 2. Establecer los criterios técnicos, términos y procedimientos para la conformación de regiones como espacios de planificación y gestión.”.*

Que la Ley N° 1407 de 09 de noviembre de 2021 – Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2021 – 2025, señala que la reconstruyendo la Economía Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución es de Importaciones, que está orientado a cumplir objetos que establecen como resultados: Se ha fortalecido la gobernanza urbana para promover un desarrollo integrado y multinivel de ciudades a través de la política nacional de desarrollo integral de ciudades.

Que el numeral w) del parágrafo I del artículo 14 del Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023, Estructura Organizativa del órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, establece como atribución de los Ministerios de Estado, emitir resoluciones ministeriales en el marco de sus competencias.

Los incisos a), d) y e) del Artículo 63 del Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023, dispone que: *“Las atribuciones de la Ministra(o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes: a) Proponer y coadyuvar en la implementación de las políticas del PDES en coordinación con las entidades territoriales autónomas, en el área de su competencia, así como su respectivo seguimiento; d) Proponer y dirigir políticas y normas de mejoramiento urbano y rural en vivienda y servicios de competencia del Ministerio, priorizando las de interés social, de los sectores sociales más deprimidos; coordinando las competencias concurrentes con las entidades territoriales autónomas; e) Proponer y elaborar normas de catastro urbano, en el marco de la planificación de ordenamiento territorial, en coordinación con los gobiernos autónomos.”*

Los incisos a), d), h), i), k) y l) del Artículo 66 del Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023 dispone que: *“Las atribuciones del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes: a) Formular y coordinar políticas de vivienda y asentamientos humanos en área urbana y rural para su aplicación en las entidades territoriales autónomas y descentralizadas; d) Proponer y aplicar normas básicas de urbanismo y vivienda para la construcción de vivienda y edificaciones multifamiliares que promuevan el empleo y el mejoramiento efectivo de la calidad de vida; y h) Coordinar políticas y normas para la planificación y ordenamiento del catastro urbano y saneamiento de la propiedad de vivienda con otras entidades estatales y entidades territoriales autónomas; i) Formular políticas y normas de metropolización y conurbación y complementación de esfuerzos entre los diferentes ámbitos del Estado Plurinacional, en materia de urbanismo e integración de áreas urbanas y rurales; k) Promover el ingreso de la población del área urbana y rural a los programas de vivienda y asentamientos humanos, en el marco de las políticas estatales y en coordinación con las entidades territoriales autónomas; l) Promover la aplicación de instrumentos de gestión del suelo urbano, estableciendo un componente normativo de apoyo a la gestión urbana, orientado a su ordenamiento con criterios de gestión de riesgos e identificando tierras urbanas y urbanizables en los gobiernos territoriales para ejecutar planes de vivienda social;...”*



CONSIDERANDO

Que el Informe INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0135/2024 I/2024-04834 de fecha 20 de junio de 2024 emitido por la Dirección General de Ordenamiento Urbano dependiente Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, concluye que: *"En cumplimiento al PSDI y el POA 2024, se llevaron a cabo los talleres de socialización y ajuste de la "POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO INTEGRAL DE CIUDADES" en el cual se realizó el proceso de complementación, fortalecimiento y aportes técnicos para la consolidación de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades, con resultados importantes que permitieron consolidar un proceso participativo del desarrollo de la política, en la cual a través de sus objetivos se abordan todos los aspectos del fenómeno urbano, en atención a llevar adelante el proceso de desarrollo urbano de los centros poblados. Los eventos fueron llevados a cabo con una alta dinámica en la participación de los representantes de los diferentes actores de la administración pública: Viceministerios, Gobiernos Autónomos Municipales, Gobiernos Autónomos Departamentales y Asociaciones de GAM's , concluyendo que esta política es presentada y desarrollada con el aporte de los participantes, como una base para lograr el desarrollo integrado del país a través de una coordinación internivel e interinstitucional para beneficio de todos los centros urbanos del país. De la misma manera fueron desarrollados los otros componentes que componen la política: desarrollo de regiones metropolitanas y sistema de ciudades, en el contexto de aprovechar las oportunidades que ofrece su interrelación sistémica hacia una visión común de desarrollo nacional. Con todos los aportes, observaciones y sugerencias tomadas en cuenta, se tiene una versión consensuada de los Objetivos, Líneas estratégicas y Líneas de acción de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades en sus tres componentes: Política urbana, Desarrollo de regiones metropolitanas y Sistema de ciudades."*

Que el Informe INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0140/2024 I/2024-04834 de 28 de junio de 2024, emitido por la Dirección General de Ordenamiento Urbano dependiente del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, concluye que: *"Por todo lo expuesto y citado precedentemente, el suscrito abogado, dependiente de la Dirección General de Ordenamiento Urbano, concluye que: El marco de la normativa citada, se encuentra en estricta sujeción al objeto del proyecto de La de Política Nacional Desarrollo Integral de Ciudades PNDIC y cumple con todos los requerimientos normativos para su aprobación y publicación, en marco de las competencias que se establece para MOPSV, haciendo énfasis desde la norma general a la específica. El Informe Técnico INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0135/2024 de fecha 20/06/2024 "INFORME TÉCNICO DE LA "POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO INTEGRAL DE CIUDADES-PNDIC" PARA SU APROBACIÓN MEDIANTE RESOLUCIÓN MINISTERIAL se apega a los estándares técnicos para proseguir con la aprobación del mismo y es concluyente en la necesidad de contar con un instrumento jurídico para contar con La de Política Nacional Desarrollo Integral de Ciudades PNDIC."*

Que mediante Informe Jurídico INF/MOPSV/DGAJ N° 440/2024 de 17 de julio de 2024 emitido por la Dirección General de Asuntos Jurídicos, se concluye lo siguiente: *"1. La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades cuenta con los informes INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0140/2024 y INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0135/2024, emitidos por el Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, que recomiendan su aprobación por parte de la Máxima Autoridad Ejecutiva de ésta Cartera de Estado. 2. De acuerdo a lo manifestado por el Viceministerio de Vivienda y Urbanismo en los informes INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0140/2024 y INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0135/2024 y la revisión de la documentación que cursa en antecedentes, se tiene que la PNDIC ha sido socializada y ajustada en atención a observaciones que han surgido en las mesas de trabajo instaladas al efecto, entre las diferentes entidades correspondientes a los tres niveles de gobierno establecidas en la Constitución Política del Estado; al respecto, no cursa en antecedentes documentación alguna que refiera oposición o rechazo a la PNDIC por parte de ninguna entidad. 3. La PNDIC se encuentra articulada con el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021 – 2025, Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (PEI-MOPSV) 2021-2025 y el Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI-VMVU) 2021-2025 Sector Hábitat y Vivienda del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, y el Programa Operativo Anual (POA-DGOU) 2024. 4. La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades, se encuentra dentro del marco de la normativa descrita en el punto II del presente Informe, por lo que no vulnera el ordenamiento jurídico vigente."*



POR TANTO:

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en ejercicio de sus atribuciones, establecidas en el literal w) del párrafo I del Artículo 14 del Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023, que aprueba la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional;

RESUELVE:

PRIMERO. - APROBAR la POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO INTEGRAL DE CIUDADES "PNDIC" en todas sus partes, que en anexo adjunto forman parte íntegra e indivisible de la presente Resolución Ministerial

SEGUNDO. - APROBAR los Informes: INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0135/2024 I/2024-04834 de fecha 20 de junio de 2024 emitido por la Dirección General de Ordenamiento Urbano dependiente Viceministerio de Vivienda y Urbanismo; INF/MOPSV/VMVU/DGOU N° 0140/2024 I/2024-04834 de 28 de junio de 2024, emitido por la Dirección General de Ordenamiento Urbano dependiente del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo; e Informe Jurídico INF/MOPSV/DGAJ N° 440/2024 de 17 de julio de 2024 emitido por la Dirección General de Asuntos Jurídicos; todos del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

TERCERO. - ENCARGAR al Viceministerio de Vivienda y Urbanismo la difusión y aplicación de la presente Resolución Ministerial.

Regístrese, comuníquese y archívese



EMR
LACP/mlsp
Cc. Archivo

Ing. Lagor Montano Rola
MINISTRO
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

PRESENTACIÓN



La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades, elaborada e impulsada por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, se constituye en una política pública que mejorará significativamente las posibilidades de desarrollo y planificación urbana de nuestros Gobiernos Autónomos Municipales apoyando el ordenamiento territorial en los niveles territoriales del país.

Representa un hito importante en nuestro camino hacia un futuro próspero y sostenible. Su implementación no solo tendrá un impacto significativo en la mejora de la calidad de vida de nuestros conciudadanos, sino que también sentará las bases para el desarrollo de ciudades planificadas, inclusivas, productivas y resilientes para el vivir bien de sus habitantes.

Uno de los aspectos más destacados de esta política es su papel fundamental en el apoyo al ordenamiento territorial y la planificación urbana, así como los proyectos de inversión que impulsarán el desarrollo de los asentamientos urbanos. Se establece así un marco adecuado para el crecimiento y la expansión ordenada de nuestras ciudades. Esto nos permitirá aprovechar al máximo nuestros recursos, preservar nuestro patrimonio cultural y natural, y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Ing. Edgar Montaña Rojas
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS SERVICIOS Y VIVIENDA



La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades, establecerá un nuevo hito en el proceso de desarrollo económico del país, a través de la planificación urbana y territorial, especialmente en el progreso de nuestros municipios.

Con su implementación, se fortalecerán las bases necesarias para que los Gobiernos Autónomos Municipales de manera significativa ordenen su territorio urbano en relación armónica con su entorno microregional y otros asentamientos urbanos, estableciendo una base sólida para el desarrollo del territorio municipal, departamental y por último a nivel nacional, lo que permitirá proporcionar una mejor calidad de vida a nuestros ciudadanos.

Esta política representa el primer paso hacia la consolidación de un territorio nacional en la cual todos los centros urbanos participen en el proceso de construcción de una Bolivia ordenada, equitativa, resiliente e inclusiva.

Lic. Alberto Saucedo Leigues
VICEMINISTRO DE VIVIENDA Y URBANISMO a.i.

1	INTRODUCCIÓN	15
	1.1 La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades	16
	1.2 Fundamentos de la Política	16
	1.3 Contextualización urbana en Bolivia	18
2	MARCO LEGAL	21
	2.1 Constitución Política del Estado	21
	2.2 Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibañez	23
	2.3 Ley del Sistema de Planificación Integral del Estado N° 777	26
	2.4 Decreto Supremo N° 4857/2023 para la estructura organizativa del Estado	28
3	MARCO CONCEPTUAL	33
	3.1 Principios	33
	3.2 Vinculación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana	34
	3.3 Enfoques de la Política	35
4	DIAGNÓSTICO	41
	4.1 Diagnóstico urbano	41
	4.2 Regiones Metropolitanas	56
	4.3 De la Red al Sistema de Ciudades	65
5	VISIÓN DE LA POLÍTICA	79
6	OBJETO, ALCANCE Y NIVELES DE APLICACIÓN	79
	6.1 Objeto	79
	6.2 Alcance	80
	6.3 Los niveles de intervención de la PNDIC	80
7	COMPONENTES DE LA POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO INTEGRAL DE CIUDADES	85
	7.1 Componente 1: Política Urbana	85
	7.2 Componente 2: Desarrollo de las Regiones Metropolitanas	85
	7.3 Componente 3: Sistema de Ciudades	85

8	COMPONENTE 1 - POLÍTICA URBANA	89
8.1	Objetivo 1. Gestión integral del territorio urbano	89
8.2	Objetivo 2. Gobernanza urbana eficiente	90
8.3	Objetivo 3. Ciudades inclusivas	91
8.4	Objetivo 4. Cultura urbana e integración social	92
8.5	Objetivo 5. Calidad de vida urbana	93
8.6	Objetivo 6. Sustentabilidad urbana	94
8.7	Objetivo 7. Ciudades productivas	95
9	COMPONENTE 2 - DESARROLLO DE LAS REGIONES METROPOLITANAS	99
9.1	Objetivo 1. Articulación y coordinación en las regiones metropolitanas	99
9.2	Objetivo 2. Gobernanza metropolitana	100
9.3	Objetivo 3. Planificación de la región metropolitana	101
10	COMPONENTE 3 - SISTEMAS DE CIUDADES	105
10.1	Objetivo 1. Red de asentamientos urbanos	105
10.2	Objetivo 2. Establecimiento del sistema de ciudades	106
11	MONITOREO Y SEGUIMIENTO	109
11.1	Socialización y comunicación de la PNDIC	110
11.2	Normativo e institucional	110
11.3	Evaluación de objetivos en los tres componentes	111
11.4	Evaluación de alcances e impactos de la PNDIC	112
11.5	Planes, programas y proyectos que derivan de la PNDIC	113
11.6	Impactos de la PNDIC	113
12	BENEFICIOS Y UTILIDAD DE LA PNDIC	117
12.1	Beneficios de la PNDIC	117
12.2	Utilidad de PNDIC	119
13	GLOSARIO	123
14	BIBLIOGRAFÍA	129



INTRODUCCIÓN





1 INTRODUCCIÓN

Bolivia tiene una población mayoritariamente urbana, con base en los datos proyectados del Instituto Nacional de Estadística al 2023, se estima que más del 70% de la población radica en áreas urbanas. Esto plantea desafíos significativos para las políticas públicas y requiere una reconsideración profunda en cuanto al diseño, estructura, organización y operación de las áreas urbanas.

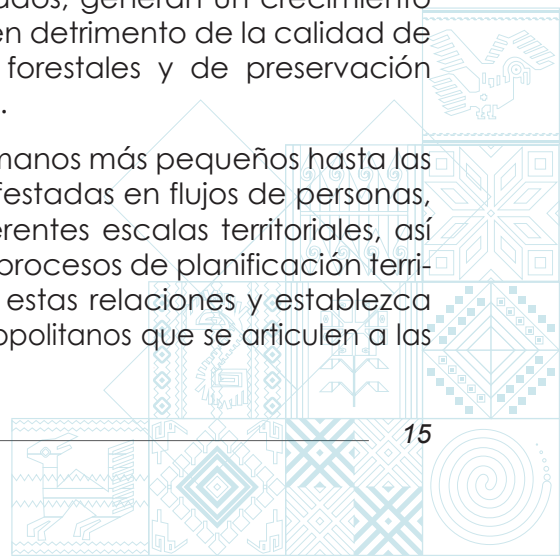
Es innegable que el proceso de urbanización de las últimas tres décadas no ha respondido a un proceso de ordenamiento territorial y planificación urbana bajo control de los diferentes niveles del Estado. La realidad actual muestra que la ocupación del territorio urbano la manejan los intereses del mercado no regulado del suelo. En las ciudades de altas dinámicas económicas y poblacionales con mayor crecimiento, la ocupación del suelo tiende a organizarse bajo la lógica del asentamiento y construcción de edificaciones irregulares, generando patrones de ocupación sin organización y sin espacios para equipamientos y áreas verdes en suelo poco servido, con baja densidad, escasa resiliencia y que genera condiciones de desigualdad socioespacial.

Frente a esta realidad, la administración pública adopta enfoques reactivos con resultados nada alentadores al intentar controlar y atender las zonas urbanas menos desarrolladas mediante intervenciones costosas con acciones de regularización técnica y legal sin lograr recuperar plusvalías, limitando la sostenibilidad a estos procesos. Estas intervenciones buscan completar la infraestructura de servicios básicos sin considerar medidas preventivas de mitigación de riesgos, reducción de impactos ambientales, y sin tener en cuenta adecuadamente sus impactos sociales y su incidencia en el bajo desarrollo económico de las entidades territoriales.

Se ha relegado a los municipios el peso total de la gestión de la problemática urbana como atribución exclusiva sin considerar que los otros niveles del Estado a través de la aplicación de sus propias competencias, realizan inversiones en el territorio urbano y sin pensar en el impacto social y medioambiental que pueda producir en lo urbano. Por otro lado, la intervención estatal pasó por alto la oportunidad que ofrece el proceso de urbanización como generador de economías de aglomeración y el aporte del bono demográfico como elemento facilitador de la habitabilidad, el bienestar y la cohesión social a escala nacional.

El crecimiento urbano en las ciudades de alta dinámica poblacional no toma en cuenta los límites de las jurisdicciones municipales. Se observa que los procesos de ocupación, en su mayoría de carácter irregular e impulsados por intereses privados, generan un crecimiento expansivo sin el acompañamiento de los servicios necesarios, en detrimento de la calidad de vida de los asentados e invadiendo áreas agropecuarias, forestales y de preservación atentando contra la soberanía alimentaria y seguridad hídrica.

Es importante considerar que, desde los asentamientos humanos más pequeños hasta las conurbaciones metropolitanas, se configuran relaciones manifestadas en flujos de personas, productos y servicios que deben ser identificados en sus diferentes escalas territoriales, así como, en sus connotaciones económicas, a efectos de iniciar procesos de planificación territorial, ambiental, económica y social que aproveche y dirija estas relaciones y establezca sistemas de asentamiento humanos, de centros poblados y metropolitanos que se articulen a las



escalas: municipal, regional, departamental y nacional, en complementariedad con las políticas nacionales de ordenamiento territorial. Esto, a efectos de lograr un desarrollo de manera integral, integrador y resiliente, permitiendo la acción conjunta y planificada de los distintos niveles y sectores del Estado, y al mismo tiempo reconociendo e incorporando las demandas de los ciudadanos.

1.1 La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades

Instrumento de alcance nacional que permite establecer una visión común para el desarrollo integral de las áreas urbanas con diversa extensión, población y tasas de crecimiento. A través de esta política, el país puede lograr resultados tangibles en la gobernanza urbana, abordando cuestiones clave de planificación y coordinación intersectorial en beneficio de todo el territorio nacional. La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades (PNDIC) es un conjunto coherente, informado y estructurado de objetivos, lineamientos estratégicos y de acción para un proceso de toma de decisiones, derivados del Sector Hábitat y Vivienda del Estado Plurinacional de Bolivia, con el objetivo de lograr la visión de desarrollo del PGDES y el Ordenamiento Territorial (OT).

1.2 Fundamentos de la política

En este apartado se presentan los fundamentos de la PNDIC, entendidos como los elementos conceptuales que la sustentan. Estos postulados cimientan los componentes de la política, los ejes estratégicos y los planteamientos operativos que guiarán la intervención del Estado en el ámbito urbano durante los próximos años.

Vivir bien como horizonte

La PNDIC se enmarca en el paradigma del Vivir Bien, y en ese sentido busca consolidar ciudades que sean espacios de bienestar, felicidad y realización personal para todas las agrupaciones y personas. Promueve el desarrollo humano integral, el respeto a la Madre Tierra, la construcción de una sociedad justa y equitativa; y reconoce la importancia de la espiritualidad y las cosmovisiones en la construcción de ciudades más humanas y sostenibles.

Articulación y coordinación

La gestión de los asentamientos humanos urbanos se realiza mediante los Planes de Ocupación del Territorio (POT) y los Planes de Ordenamiento Territorial, atribución que es competencia de todos los niveles del Estado; desde el nivel central que proporciona los lineamientos generales y política de OT, hasta los POT de las entidades Autónomas Indígenas Originarias Campesinas, están involucrados en los procesos de ordenamiento territorial, siendo su articulación y coordinación un fundamento básico para el desarrollo de la PNDIC.

Participación como elemento rector

La PNDIC establece la participación ciudadana como base esencial para la planificación y toma de decisiones en contextos urbanos. Esta participación se concibe como un proceso continuo, inclusivo, transparente y efectivo que permite a la ciudadanía expresar sus necesidades, propuestas y expectativas en relación al desarrollo de sus ciudades.



La participación ciudadana no se limita a la realización de eventos puntuales, debe ser un proceso permanente que involucre a todos los sectores de la población, incluyendo grupos vulnerables. Se busca crear espacios de diálogo y concertación donde la ciudadanía pueda ser escuchada y sus aportes sean valorados en la toma de decisiones. En el mismo sentido, la transparencia y la rendición de cuentas son elementos esenciales de la participación ciudadana.

Desarrollo urbano enraizado en el contexto

El desarrollo urbano no puede concebirse como una fórmula única y homogénea, pues cada asentamiento urbano posee identidad propia, fruto de su historia, cultura, etnicidad y diversidad de su población. La PNDIC reconoce la importancia de contextualizar cada propuesta urbana, tomando en cuenta las características distintivas de cada centro poblado para garantizar un desarrollo sostenible, equitativo e inclusivo.

La contextualización se establece como fundamento de la política, orientando la planificación y toma de decisiones hacia el respeto y la valorización de las particularidades de cada ciudad. Esto implica un análisis profundo del contexto, un enfoque diferencial que considere las necesidades de diversos grupos poblacionales y el fomento del diálogo intercultural; además de un profundo compromiso con la diversidad y la inclusión.

Comprensión sistémica del territorio

Fundamento ordenador para comprender las dinámicas de interrelación de los asentamientos urbanos, considerados nodos conectados a través de las diferentes formas de comunicación, permitiendo el desplazamiento de personas, productos, servicios y capital, que debe ser planificado y jerarquizado para su conversión en un sistema de asentamientos urbanos que apunte al logro de objetivos de la política.

Este fundamento implica abordar el desarrollo de los asentamientos urbanos de manera integral, procurando la comprensión de la interconexión de los distintos elementos urbanos e identificando las relaciones e interdependencias entre estos.

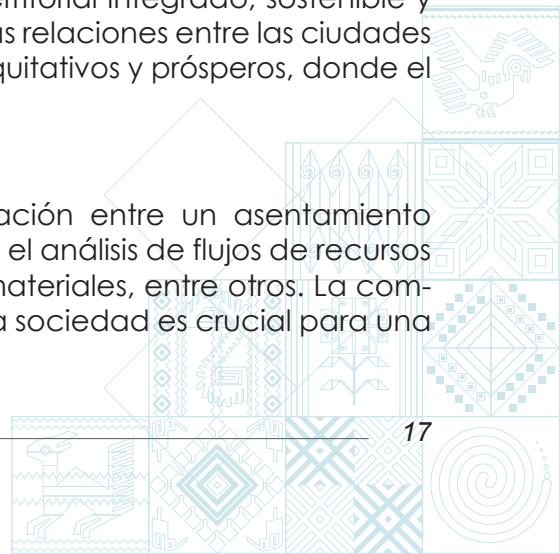
Relación urbano-rural

Un asentamiento urbano no puede concebirse de manera aislada del territorio rural que lo circunda y contiene; existe una interdependencia profunda entre ambos espacios, que se manifiesta en flujos económicos, sociales y ambientales. En ese sentido, la PNDIC reconoce la importancia de fortalecer la vinculación urbano-rural como una estrategia fundamental para alcanzar un desarrollo sostenible, equitativo e inclusivo.

La vinculación urbano-rural, como fundamento rector, busca superar la dicotomía tradicional entre lo urbano y lo rural, promoviendo un desarrollo territorial integrado, sostenible y respetuoso de la diversidad cultural y ambiental. Al fortalecer las relaciones entre las ciudades y las áreas rurales, se podrá construir territorios más resilientes, equitativos y prósperos, donde el Vivir Bien sea una realidad para todos.

Metabolismo urbano

Se refiere al intercambio de materia, energía e información entre un asentamiento urbano y su entorno natural o contexto geográfico. Se basa en el análisis de flujos de recursos dentro de una ciudad como ser: agua, alimentos, energía y materiales, entre otros. La comprensión de cómo estos flujos afectan el medio ambiente y a la sociedad es crucial para una planificación sostenible.



Las áreas urbanas concentran grandes cantidades de energía y recursos. Sin embargo, los flujos de estos recursos generan desequilibrios ambientales y desafíos de sostenibilidad. El objetivo es transformar un metabolismo urbano lineal, donde los recursos se consumen y se generan residuos, en uno circular que imita los ciclos naturales y permite el reciclaje y la reutilización.

1.3 Contextualización urbana en Bolivia

A nivel global las ciudades enfrentan desafíos y oportunidades sin precedentes. La urbanización acelerada está transformando la vida de millones de personas, existiendo experiencias exitosas y lecciones aprendidas en el marco del desarrollo de estas. En el proceso de urbanización global, las metrópolis están dando paso a las megalópolis¹. La globalización, gracias al desarrollo de las tecnologías de información y comunicación, está permitiendo la concentración de las economías en solo algunos puntos del planeta. Por tal situación, el ordenamiento urbano territorial y la planificación urbana que tome en cuenta estos aspectos se convierten en una herramienta esencial para abordar estos cambios. En este marco, es pertinente considerar las tendencias globales y las recomendaciones internacionales para desarrollar políticas urbanas efectivas desde el punto de vista de nuestra propia realidad y en nuestro contexto nacional.

Desafíos Urbanos: Bolivia, como país en constante transformación, enfrenta desafíos significativos en su entorno urbano. La rápida urbanización, la ausencia de una planificación adecuada y la necesidad de políticas efectivas, son temas importantes que requieren atención, considerando los siguientes aspectos clave:

Desarrollo urbano acorde al crecimiento demográfico:

- Según proyecciones del Instituto Nacional de Estadística (INE), se espera que la población urbana en Bolivia continúe creciendo. Para la década 2020, se estima que un porcentaje significativo de la población nacional habite en áreas urbanas.
- Este crecimiento plantea desafíos en términos de infraestructura, servicios básicos, vivienda y calidad de vida para la ciudadanía.

Ordenamiento urbano territorial y planificación urbana efectiva y eficiente:

- Uno de los problemas más apremiantes es la falta de un sistema integral de ordenamiento territorial. La expansión urbana desorganizada y la ocupación irregular del suelo generan conflictos y dificultan el desarrollo sostenible.
- La ausencia de una planificación adecuada afecta la calidad de vida de los habitantes y la eficiencia de los servicios públicos.

Articulación y coordinación entre los niveles territoriales del Estado:

- Ausencia de procesos articulados de planificación territorial entre los diferentes niveles del Estado.
- No se ha logrado consolidar una visión coordinada del desarrollo territorial, donde se desarrollen economías complementarias y colaborativas a escala urbana, regional y nacional de acuerdo al modelo económico plural constituido².

¹ Una megalópolis es una gran área urbana formada por la conexión de múltiples ciudades y zonas metropolitanas. Estas áreas suelen estar contiguas y se extienden a lo largo de una región geográfica (Dioxadis 1968).

² La Constitución Política del Estado establece en su Artículo 306. "II. La economía plural está constituida por las formas de organización económica comunitaria, estatal, privada y social cooperativa. III. La economía plural articula las diferentes formas de organización económica sobre los principios de complementariedad, reciprocidad, solidaridad, redistribución, igualdad, seguridad jurídica, sustentabilidad, equilibrio, justicia y transparencia. La economía social y comunitaria complementará el interés individual con el vivir bien colectivo".



MARCO LEGAL





2 MARCO LEGAL

A efecto de contar con una base legal que respalde la PNDIC, se analiza su fundamentación con las disposiciones legales generales, partiendo de la Constitución Política del Estado (CPE) y normas conexas que justifiquen su elaboración y aplicación.

La elaboración de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades – PNDIC forma parte de la ejecución del Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (PEI-MOPSV) 2021-2025, del Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI-VMVU) 2021-2025 Sector Hábitat y Vivienda del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo y del Programa Operativo Anual de la Dirección General de Ordenamiento Territorial (POA-DGOU) 2024. En cumplimiento del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 “Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, Hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones”.

Conforme a las atribuciones relacionadas a otras carteras de Estado o instituciones públicas, en lo concerniente al desarrollo, proyección y publicación de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades PNDIC, las disposiciones citadas reflejan de manera clara que estas atribuciones no son excluyentes a efectos de trabajar en el tema en específico, por lo que bajo estos parámetros es pertinente establecer que la presente política tiene respaldo y sustento jurídicos sin perjuicio de arrogarse competencias y atribuciones.

2.1 Constitución Política del Estado

La CPE establece los derechos fundamentales como ser: agua y alimentación (Artículo.16), Hábitat y Vivienda adecuada (Artículo. 19), acceso universal y equitativo a los servicios básicos (Artículo. 20), medio ambiente saludable, protegido y equilibrado (Artículo. 33), trabajo digno y ejercicio del trabajo en todas sus formas (Artículo. 46). Bolivia es enfática en promover el desarrollo integral y territorial municipal, departamental y nacional. En este entendido, se tiene el siguiente cuadro de análisis de disposiciones que apoyan la elaboración de la presente Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades.

Tabla 1. Vinculación de la PNDIC con la Constitución Política del Estado

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO	RELACIÓN CON LA PNDIC
Nivel Central del Estado (NCE)	
Artículo 298 I. Son competencias privativas del nivel central del Estado: 17. Política general sobre tierras y territorio, y su titulación. 20. Política general de Biodiversidad y Medio Ambiente. 22. Política económica y planificación nacional.	El nivel central del Estado tiene la atribución de promover políticas sobre el territorio y medio ambiente.
II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado: 7. Política Forestal y régimen general de suelos, recursos forestales y bosques.	La emisión de políticas públicas sobre régimen general de suelos, servicios básicos y

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO	RELACIÓN CON LA PNDIC
<p>8. Política de generación, producción, control, transmisión y distribución de energía en el sistema interconectado.</p> <p>30. Políticas de servicios básicos.</p> <p>33. Políticas de planificación territorial y ordenamiento territorial.</p> <p>35. Políticas generales de desarrollo productivo.</p> <p>36. Políticas generales de vivienda.</p>	<p>políticas de planificación y ordenamiento territorial son atribuciones que enmarcan la PNDIC.</p>
Gobiernos Autónomos Departamentales (GAD)	
<p>Artículo 300</p> <p>I. Son competencias exclusivas de los gobiernos departamentales autónomos, en su jurisdicción:</p> <p>2. Planificar y promover el desarrollo humano en su jurisdicción.</p> <p>5. Elaboración y ejecución de Planes de Ordenamiento Territorial y de uso de suelos, en coordinación con los planes del nivel central del Estado, municipales e indígena originario campesino.</p> <p>19. Promoción y conservación de cultura, patrimonio cultural, histórico, artístico, monumental, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, científico, tangible e intangible departamental.</p>	<p>Si bien los Gobiernos Autónomos Departamentales no tienen una tuición directa sobre el tema urbano, sí poseen competencias que tienen que ver con este y su desarrollo; en especial los planes de ordenamiento territorial y de usos de suelo, siendo estos de formulación multinivel entre las Entidades Territoriales Autónomas (ETA), así como, en el patrimonio artístico cultural monumental y arquitectónico que contribuye a lo urbano.</p>
<p>Región</p> <p>Artículo 280</p> <p>I. La región, conformada por varios municipios o provincias con continuidad geográfica y sin trascender límites departamentales, que compartan cultura, lenguas, historia, economía y ecosistemas en cada departamento, se constituirá como un espacio de planificación y gestión.</p> <p>(...) En las conurbaciones mayores a 500.000 habitantes, podrán conformarse regiones metropolitanas.</p> <p>Artículo 301</p> <p>La región, una vez constituida como autonomía regional, recibirá las competencias que le sean transferidas o delegadas.</p>	<p>Las regiones metropolitanas presentan particularidades dentro de la regionalización como espacio de planificación y gestión, donde está concentrada la mayor cantidad de población urbana. Estas asumirán competencias transferidas o delegadas a partir de la constitución de su autonomía.</p>
Gobiernos Autónomos Municipales (GAM)	
<p>Artículo 302</p> <p>I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción:</p> <p>16. Elaboración de Planes de Ordenamiento Territorial y de uso de suelos, en coordinación con los planes del nivel central del Estado, departamental e indígenas.</p> <p>10. Catastro urbano en el ámbito de su jurisdicción en conformidad a los preceptos y parámetros técnicos establecidos para los Gobiernos Municipales.</p> <p>27. Aseo urbano, manejo y tratamiento de residuos sólidos en el marco de la política del Estado.</p> <p>28. Diseñar, construir, equipar y mantener la infraestructura y obras de interés público y bienes de dominio municipal, dentro de su jurisdicción territorial.</p> <p>29. Desarrollo urbano y asentamientos humanos urbanos.</p>	<p>Los municipios tienen plenas atribuciones en el desarrollo urbano, como parte de su Plan de Ordenamiento Territorial, el cual debe estar articulado a los planes de ordenamiento territorial de los otros niveles del Estado.</p>



CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO	RELACIÓN CON LA PNDIC
<p>CAPÍTULO TERCERO POLÍTICAS ECONÓMICAS</p> <p>Artículo 318. I. El Estado determinará una política productiva industrial y comercial que garantice una oferta de bienes y servicios suficientes para cubrir de forma adecuada las necesidades básicas internas, y para fortalecer la capacidad exportadora.</p> <p>II. El Estado reconoce y priorizará el apoyo a la organización de estructuras asociativas de micro, pequeñas y medianas empresas productoras, urbanas y rurales.</p> <p>III. El Estado fortalecerá la infraestructura productiva, manufactura e industrial y los servicios básicos para el sector productivo.</p> <p>V. El Estado promoverá y apoyará la exportación de bienes con valor agregado y los servicios.</p> <p>Artículo 319. I. La industrialización de los recursos naturales será prioridad en las políticas económicas, en el marco del respeto y protección del medio ambiente y de los derechos de las naciones y pueblos indígena originario campesinos y sus territorios. La articulación de la explotación de los recursos naturales con el aparato productivo interno será prioritaria en las políticas económicas del Estado.</p>	<p>Las ciudades son el territorio donde se ubican las actividades económicas secundarias y terciarias, así como, la gestión de estos en relación con la sociedad.</p> <p>Complemento por las actividades primarias de su territorio circundante, a través de su transformación y comercialización.</p> <p>La aplicación de esta política económica es fundamental para el desarrollo de las ciudades.</p>

Fuente: Elaboración propia sobre la base de la CPE.

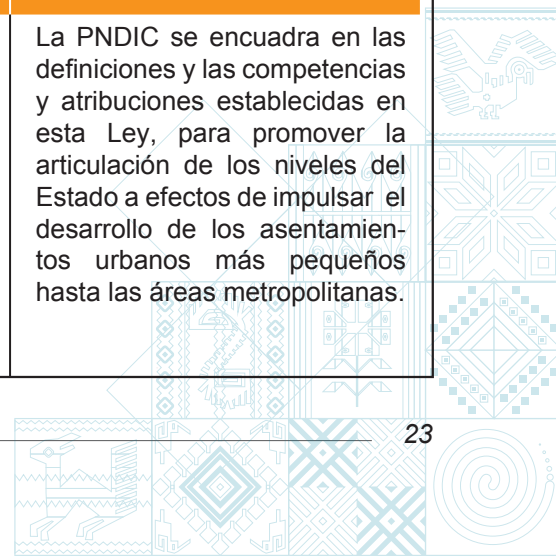
2.2 Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez N° 031 de 19 de julio de 2010

La Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez N° 031/2010 (LMAD), delimita los alcances del régimen de autonomías según las competencias designadas por la CPE para los tres niveles del Estado, incluyendo el desarrollo del territorio urbano y rural.

Al ser la PNDIC una política articuladora de las competencias y atribuciones de cada nivel, estos aspectos han sido considerados a efectos de que la PNDIC no vulnere ninguna de las competencias establecidas.

Tabla 2. Alineación de la PNDIC con la Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez

LEY N° 031 MARCO DE AUTONOMÍAS	RELACIÓN CON LA PNDIC
<p>Artículo 6. (DEFINICIONES). A los efectos de esta Ley se entiende por:</p> <p>II. Respecto a la administración de las unidades territoriales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entidad Territorial.- Es la institucionalidad que administra y gobierna en la jurisdicción de una unidad territorial, de acuerdo a las facultades y competencias que le confieren la Constitución Política del Estado y la ley. 2. Descentralización Administrativa.- Es la transferencia de competencias de un órgano público a una institución de la misma administración sobre la que ejerza tuición. 3. Autonomía.- Es la cualidad gubernativa que adquiere una entidad territorial de acuerdo a las condiciones y procedimientos establecidos en 	<p>La PNDIC se encuadra en las definiciones y las competencias y atribuciones establecidas en esta Ley, para promover la articulación de los niveles del Estado a efectos de impulsar el desarrollo de los asentamientos urbanos más pequeños hasta las áreas metropolitanas.</p>

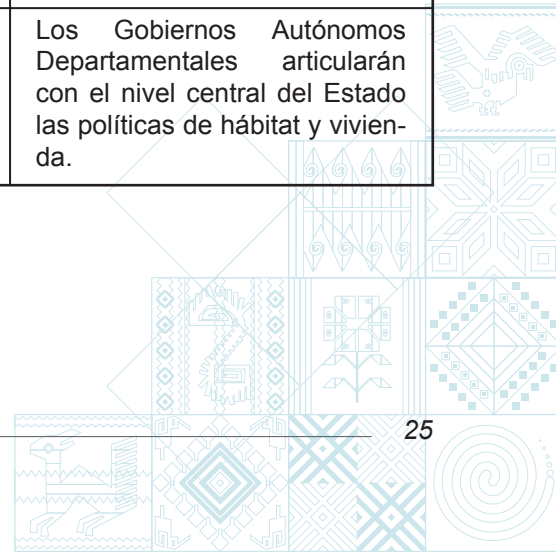


LEY N° 031 MARCO DE AUTONOMÍAS	RELACIÓN CON LA PNDIC
<p>la Constitución Política del Estado y la presente Ley, que implica la igualdad jerárquica o de rango constitucional entre entidades territoriales autónomas, la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y los ciudadanos, la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de facultades legislativa, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva por sus órganos de gobierno autónomo, en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias y atribuciones establecidas por la Constitución Política del Estado y la Ley. La autonomía regional no goza de la facultad legislativa.</p> <p>4. Competencia.- Es la titularidad de atribuciones ejercitables respecto de las materias determinadas por la Constitución Política del Estado y la ley. Una competencia puede ser privativa, exclusiva, concurrente o compartida, con las características establecidas en el Artículo 297 de la Constitución Política del Estado.</p>	
<p>Artículo 18. (ESPACIOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN). Las regiones y los distritos municipales que pudiesen conformarse serán espacios de planificación y gestión de la administración pública.</p> <p>Artículo 19. (REGIÓN).</p> <p>I. La región es un espacio territorial continuo conformado por varios municipios o provincias que no trascienden los límites del departamento, que tiene por objeto optimizar la planificación y la gestión pública para el desarrollo integral, y se constituye en un espacio de coordinación y concurrencia de la inversión pública. Podrán ser parte de la región, las entidades territoriales indígena originario campesinas que así lo decidan por normas y procedimientos propios.</p> <p>II. La región como espacio territorial para la gestión desconcentrada forma parte del ordenamiento territorial, que podrá ser definida por el gobierno autónomo departamental.</p> <p>Artículo 20. (OBJETIVOS DE LA REGIÓN). La región, como espacio de planificación y gestión, tiene los siguientes objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsar la armonización entre las políticas y estrategias del desarrollo local, departamental y nacional. 2. Posibilitar la concertación y concurrencia de los objetivos municipales, departamentales y de las autonomías indígena originaria campesinas, si corresponde. 3. Promover el desarrollo territorial, justo, armónico y con equidad de género con énfasis en lo económico productivo y en desarrollo humano. 4. Constituirse en un espacio para la desconcentración administrativa y de servicios del gobierno autónomo departamental. 5. Generar equidad y una mejor distribución territorial de los recursos, haciendo énfasis en la asignación de recursos a niñez y adolescencia. 6. Optimizar la planificación y la inversión pública. 7. Promover procesos de agregación territorial. 	<p>Establece elementos fundamentales que han sido considerados en la construcción de las regiones metropolitanas a partir de la comprensión sistémica de las relaciones entre ciudades.</p>
<p>Artículo 25. (CREACIÓN DE REGIONES METROPOLITANAS). Se crearán por ley las regiones metropolitanas en las conurbaciones mayores a quinientos mil (500.000) habitantes, como espacios de planificación y gestión en conformidad con los Parágrafos I y II del Artículo 280 de la Constitución Política del Estado.</p>	<p>Determina los aspectos institucionales para la conformación de las regiones metropolitanas.</p>



LEY N° 031 MARCO DE AUTONOMÍAS	RELACIÓN CON LA PNDIC
<p>Artículo 26. (CONSEJOS METROPOLITANOS).</p> <p>I. En cada una de las regiones metropolitanas se conformará un Consejo Metropolitano, como órgano superior de coordinación para la administración metropolitana, integrado por representantes del gobierno autónomo departamental, de cada uno de los gobiernos autónomos municipales correspondientes y del nivel central del Estado.</p> <p>II. Los estatutos autonómicos departamentales y las cartas orgánicas de los municipios correspondientes deberán contemplar la planificación articulada en función de la región metropolitana y su participación en el Consejo Metropolitano en la forma que establezca la ley.</p>	<p>La PNDIC establece sobre esta norma, objetivos y líneas que impulsan la institucionalidad de las regiones metropolitanas.</p>
<p>Artículo 82. (HÁBITAT Y VIVIENDA)</p> <p>I. De acuerdo a la competencia del Numeral 36 del Parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tendrá las siguientes competencias exclusivas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar y aprobar el régimen del hábitat y la vivienda, cuyos alcances serán especificados en la norma del nivel central del Estado, sin perjuicio de la competencia municipal. 2. Formular y aprobar políticas generales del hábitat y la vivienda, incluyendo gestión territorial y acceso al suelo, el financiamiento, la gestión social integral, las tecnologías constructivas y otros relevantes, supervisando su debida incorporación y cumplimiento en las entidades territoriales autónomas, sin perjuicio de la competencia municipal. 3. Aprobar la política de servicios básicos relacionada al régimen de hábitat y vivienda y supervisar su cumplimiento con la participación de la instancia correspondiente del nivel central del Estado. 	<p>La PNDIC, responde a este mandato en tanto que constituye una política dirigida a establecer el desarrollo del hábitat urbano, traduciendo lo planteado en el PGDES y PDES, articulando los diferentes niveles del Estado y la sociedad, planteando los instrumentos para el desarrollo de los asentamientos urbanos y los sistemas de ciudades.</p>
<p>II. De acuerdo a la competencia concurrente del Numeral 15 del Parágrafo II del Artículo 299 de la Constitución Política del Estado se desarrollan las competencias de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nivel central del Estado: <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer las normas pertinentes en aspectos y temáticas habitacionales en la formulación de la planificación territorial en coordinación con la entidad competente. b) En el marco de la política general de vivienda establecer los parámetros técnicos de equipamientos y espacios públicos según escalas territoriales y supervisar su aplicación en coordinación con las respectivas entidades territoriales autónomas, sin perjuicio de la competencia municipal. e) En el marco del régimen y las políticas aprobadas se apoyará la planificación habitacional de las regiones metropolitanas. 	<p>El nivel central de Estado como máxima instancia es generadora de las políticas públicas orientadas a cumplir el PGDES y el PDES en los aspectos habitacionales y territoriales, especialmente en la emisión de normativas orientadas a unificar criterios, preceptos y parámetros de orden técnico.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 2. Gobiernos departamentales autónomos: <ol style="list-style-type: none"> a) Formular y ejecutar políticas departamentales del hábitat y la vivienda, complementando las políticas nacionales de gestión territorial y acceso al suelo, financiamiento, tecnologías constructivas y otros aspectos necesarios. 	<p>Los Gobiernos Autónomos Departamentales articularán con el nivel central del Estado las políticas de hábitat y vivienda.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de la LMAD.



2.3 Ley del Sistema de Planificación Integral del Estado N° 777

La ley N° 777 del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE) promulgada el año 2016, tiene como objeto establecer el sistema de planificación integral del estado para conducir la planificación para el desarrollo del país. En el marco de la ley se establecen los siguientes fundamentos:

Artículo 6. (FUNDAMENTOS). Los fundamentos que orientan al Sistema de Planificación Integral del Estado, son los siguientes:

- 1. Planificación con integralidad. Es la planificación del desarrollo integral para Vivir Bien, en sus diferentes dimensiones sociales, culturales, políticas, económicas, ecológicas y afectivas, en las diferentes estructuras organizativas del Estado, para permitir el encuentro armonioso entre el conjunto de seres, componentes y elementos de la Madre Tierra.*
- 2. Planificación con complementariedad. Comprende las concurrencias de acciones, en el marco de metas y resultados comunes, por parte de todas las entidades comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente Ley para alcanzar el desarrollo integral para Vivir Bien y construir una sociedad justa, solidaria y equitativa.*
- 3. Planificación con coordinación. Es la coordinación entre el Órgano Rector del Sistema de Planificación Integral del Estado y las entidades comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente Ley, para la articulación y concordancia del proceso cíclico de la planificación de largo, mediano y corto plazo concordante con el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES)."*

En el artículo 13 establece la planificación a mediano plazo que está constituida por el Plan de Desarrollo Económico y Social en el marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien (PDES), Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI), y Planes Territoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PTDIs), entre otros planes y estrategias.

El PDES es el instrumento a través del cual se canaliza la visión política que se desprende del Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES), materializada en la planificación de mediano plazo (artículo 15). Por otra parte, los PSDIs son planes de carácter operativo que permiten integrar en el mediano plazo el accionar de los diferentes sectores.

En este marco, en la estructura de planificación se desarrolla en primera instancia el PGDES que considera un periodo de 10 años y luego para su operativización en 5 años se elabora el PDES, ambos instrumentos son elaborados por los sectores liderados por el Ministerio de Planificación del Desarrollo. Posteriormente, enmarcados en estos instrumentos se desarrollan los PSDIs y los PTDIs.

2.3.1 Ley N° 1407/2021 de aprobación del Plan de Desarrollo Económico y Social 2021 - 2025

La Ley N° 1407 tiene por objeto aprobar el Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025 "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones" (artículo 1), señala las políticas territoriales y sectoriales, además de enunciar los lineamientos para la programación quinquenal, en el marco del Sistema de Planificación Integral del Estado.



Forma parte de la Ley como anexo del PDES 2021-2025, está organizado en diez Ejes estratégicos articulados con los 13 pilares de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025, y establece las metas, resultados y acciones. Para el sector de hábitat y vivienda se establece en el Eje 7, Meta 7.1 y Resultado 7.1.10 el desarrollo, aprobación e implementación de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades.

Tabla 3. Vinculación de la PNDIC con el eje 7 del PDES 2021-2025

Eje 7.	Reforma judicial, gestión pública digitalizada y transparente; seguridad y defensa integral con soberanía nacional.
Meta 7.1	Impulsar el acceso a la justicia social y reparadora para todas y todos sobre la base de la reforma del sistema judicial y de una gestión pública transparente que lucha frontalmente contra la corrupción.
Resultado 7.1.10	Se ha fortalecido la gobernanza urbana para promover un desarrollo integrado y multinivel de ciudades a través de la política nacional de desarrollo integral de ciudades.
Acción	Generar capacidades institucionales a partir de una política de desarrollo integral de ciudades, que defina para que las subnacionales promuevan un desarrollo urbano, planificado, fomentando la corresponsabilidad ciudadana.
Indicador	Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades.

Fuente: Elaboración propia con información de la PDES.

2.3.2 Plan Sectorial de Desarrollo Integral Hábitat y Vivienda

El Plan Sectorial de Desarrollo Integral Hábitat y Vivienda (PSDI-VMVU), desarrollado sobre la base del PDES, es el instrumento que rige las acciones del sector al 2025. El Sector Hábitat y Vivienda, forma parte tanto del Eje 1: Reconstruyendo la Economía, Retomando la Estabilidad Macroeconómica y Social, como del Eje 7: Reforma Judicial, Gestión Pública Digitalizada y Transparente; Seguridad y Defensa Integral con Soberanía Nacional.

El Plan Sectorial de Hábitat y Vivienda se convierte en un aporte estratégico del nivel central del Estado a las Entidades Autónomas Territoriales, para que, a través de sus PTDIs se articulen con el plan sectorial y así se alcancen los resultados, metas y ejes estratégicos planteados en el Plan de Desarrollo Económico y Social. Este plan está organizado en diez Ejes Estratégicos articulados con los 13 pilares de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 y establece las metas, resultados y acciones para avanzar hacia su cumplimiento.

El objetivo del Eje 1 es impulsar la reconstrucción de la economía en base al Modelo Económico Social Comunitario Productivo (MESCP) y el objetivo del Eje 7 es generar la Gobernanza urbana con el propósito de promover el desarrollo integral en los tres niveles del Estado Plurinacional a través de la implementación de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades - PNDIC. En este marco la política sectorial y el lineamiento estratégico establecen:

Tabla 4. Vinculación de la PNDIC con el PSDI vivienda y hábitat 2021-2025

Política Sectorial	Lineamientos Estratégicos	Codificación Ejes Estratégicos, Metas, Resultados, Acciones	Indicador
Gestionar, coordinar el proceso de planificación urbana para garantizar ciudades ordenadas, productivas, sustentables y resilientes, en entornos urbanos con calidad de vida.	Promover la Gobernanza e Institucionalidad en las ciudades y centros urbanos en los procesos de planificación urbana, mejorando la articulación territorial, optimizando sus capacidades y sustentabilidad en coordinación con entidades públicas y privadas.	7.1.10.1 Generar capacidades institucionales a partir de una política de desarrollo integral de ciudades, que defina para que las sub nacionales promuevan un desarrollo urbano planificado, fomentando la corresponsabilidad ciudadana.	Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades.

Fuente: Elaboración propia con información del PSDI sector Vivienda y Hábitat

2.4 Decreto Supremo N° 4857 de 6 de enero de 2023 de la estructura organizativa del Estado

El Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023, regula la estructura organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional de Bolivia, así como las atribuciones de la Presidenta o Presidente, Vicepresidenta o Vicepresidente y de las Ministras o Ministros.

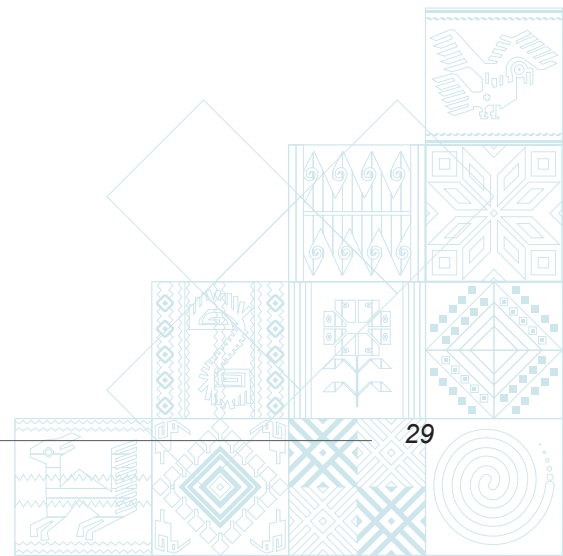
Tabla 5. Vinculación de la PNDIC con el Decreto Supremo N°4857/2023

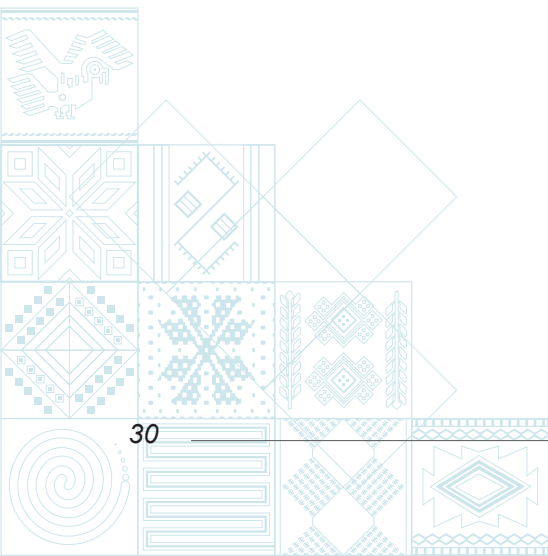
DECRETO SUPREMO N° 4857 ORGANIZACIÓN DEL ÓRGANO EJECUTIVO	RELACIÓN CON LA PNDIC
<p>ARTÍCULO 14.- (ATRIBUCIONES Y OBLIGACIONES)</p> <p>b) Proponer y dirigir las políticas gubernamentales en su sector,</p> <p>c) Dirigir la gestión de la Administración Pública en el ramo correspondiente;</p> <p>d) Dictar normas administrativas en el ámbito de su competencia</p> <p>w) emitir Resoluciones Ministeriales.</p>	<p>El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de sus competencias tiene la potestad de aprobar mediante Resolución Ministerial las políticas del sector.</p>
<p>ARTÍCULO 63.- (ATRIBUCIONES DE LA MINISTRA(O) DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA).</p> <p>Las atribuciones de la Ministra(o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes:</p> <p>a) Proponer y coadyuvar en la implementación de las políticas del PDES en coordinación con las entidades territoriales autónomas, en el área de su competencia, así como su respectivo seguimiento;</p> <p>d) Proponer y dirigir políticas y normas de mejoramiento urbano y rural en vivienda y servicios de competencia del ministerio, priorizando las de interés social de los sectores sociales más deprimidos, coordinando las competencias concurrentes con las entidades territoriales autónomas;</p> <p>e) Proponer y elaborar normas de catastro urbano, en el marco de la planificación de ordenamiento territorial, en coordinación con los gobiernos autónomos;</p>	<p>El ministro de Obras Públicas Servicios y Vivienda tiene la delegación competencial de formular políticas relativas al hábitat y vivienda urbano-rural, así como en los aspectos de catastro urbano, planificación urbana, planes, programas y proyectos de infraestructura.</p>



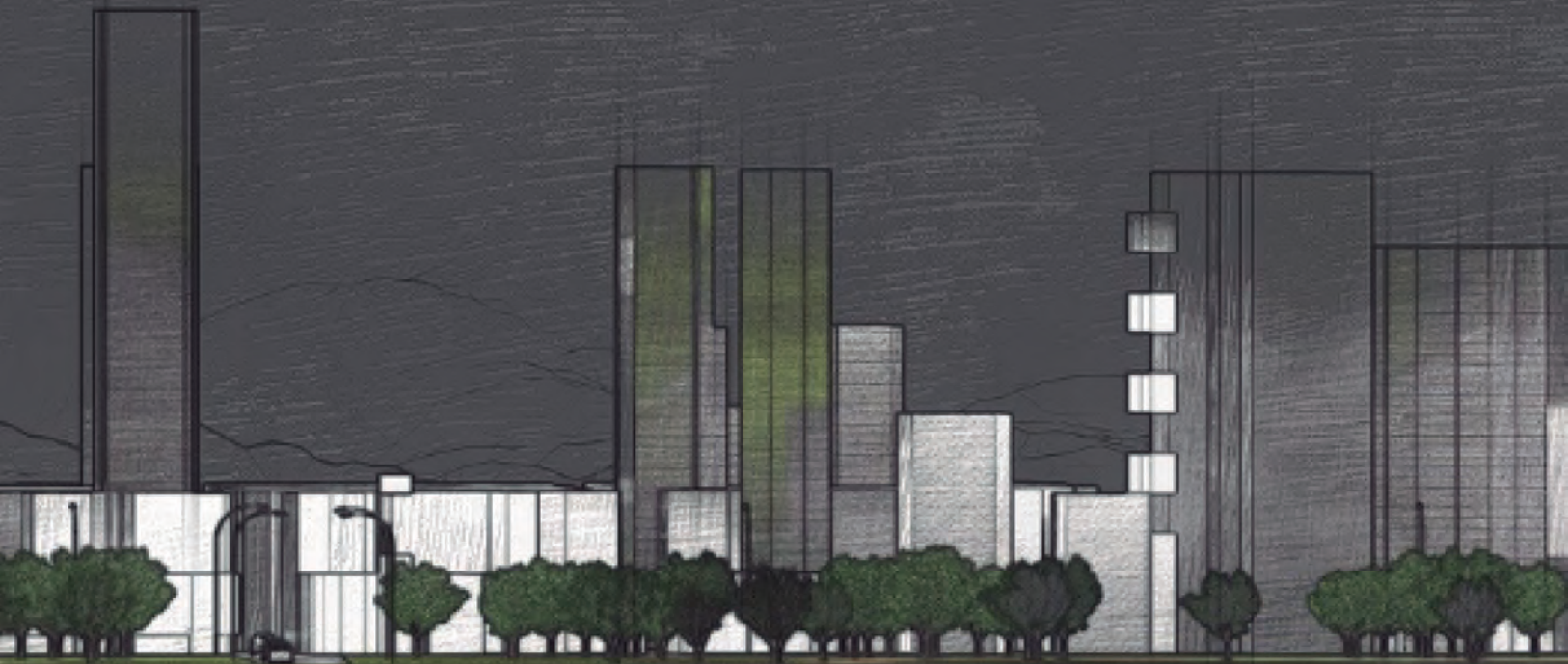
<p>DECRETO SUPREMO N° 4857 ORGANIZACIÓN DEL ÓRGANO EJECUTIVO</p>	<p>RELACIÓN CON LA PNDIC</p>
<p>ARTÍCULO 66.- (ATRIBUCIONES DEL VICEMINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO). Las atribuciones del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, en el marco de las competencias asignadas a nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Formular y coordinar políticas de vivienda y asentamientos humanos en área urbana y rural para su aplicación en las entidades territoriales autónomas y descentralizadas; d) Proponer y aplicar normas básicas de urbanismo y vivienda para la construcción de vivienda y edificaciones multifamiliares que promuevan el empleo y el mejoramiento efectivo de la calidad de vida; i) Formular políticas y normas de Metropolización y conurbación y complementación de esfuerzos entre los diferentes ámbitos del Estado Plurinacional, en materia de urbanismo e integración de áreas urbanas y rurales; l) Promover la aplicación de instrumentos de gestión del suelo urbano, estableciendo un componente normativo de apoyo a la gestión urbana, orientado a su ordenamiento con criterios de gestión de riesgos e identificando tierras urbanas y urbanizables en los gobiernos territoriales para ejecutar planes de vivienda social; k) Promover el ingreso de la población del área urbana y rural a los programas de vivienda y asentamientos humanos, en el marco de las políticas estatales y en coordinación con las entidades territoriales autónomas; l) Promover la aplicación de instrumentos de gestión del suelo urbano, estableciendo un componente normativo de apoyo a la gestión urbana, orientado a su ordenamiento con criterios de gestión de riesgos e identificando tierras urbanas y urbanizables en los gobiernos territoriales para ejecutar planes de vivienda social; 	<p>El Viceministerio de Vivienda y Urbanismo tiene la delegación competencial especializada de formular y coordinar políticas de vivienda y asentamientos urbanos en el área urbana y rural, proponer normas básicas de urbanismo, diseñar y aplicar instrumentos de gestión del suelo urbano y formular políticas de metropolización.</p>

Fuente: Elaboración propia con información del Decreto Supremo N° 4857 de 6 de enero de 2023.





MARCO CONCEPTUAL







3 MARCO CONCEPTUAL

3.1 Principios

La PNDIC presenta un enfoque estratégico que busca promover el desarrollo sostenible y armónico de las ciudades del país. A continuación, se describen los principios esenciales:

Eficiencia institucional: La política establece mecanismos claros de gobernanza y coordinación entre diferentes niveles de gobierno que se fundamente en la transparencia, la rendición de cuentas y la eficiencia en la administración pública.

Desarrollo económico: La política considera que las ciudades son motores de desarrollo económico y territorial. Considera que se debe fomentar la inversión, la creación de empleo y la innovación en sectores clave como la tecnología, la cultura y el turismo.

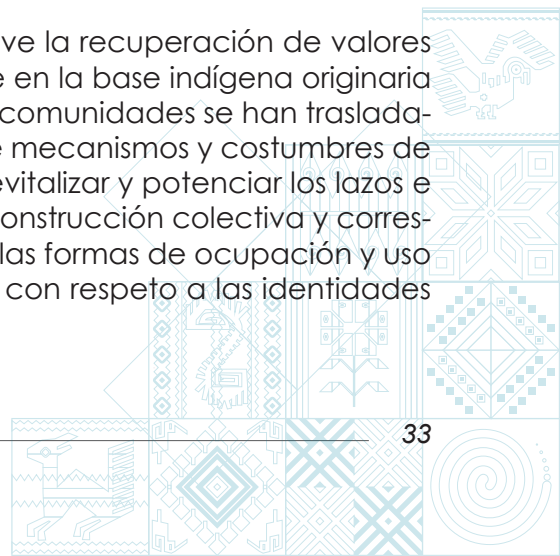
Planificación integral: La política considera todos los aspectos relevantes para el desarrollo urbano, incluyendo la infraestructura, el medio ambiente, la vivienda, la movilidad, la economía y la calidad de vida de los habitantes. La planificación debe ser holística y abordar tanto las necesidades actuales como las futuras.

Participación ciudadana: La política fomenta la participación activa de la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con el desarrollo urbano. Esto implica consultas públicas, involucramiento de grupos de interés y mecanismos para que los ciudadanos expresen sus opiniones y preocupaciones.

Sostenibilidad: La política considera los tres elementos clave de la sostenibilidad; económico, ambiental y social. Se busca el desarrollo económico en los centros urbanos, mientras que al mismo tiempo se considera el cuidado al medio ambiente y las necesidades de los diferentes agentes sociales.

Inclusividad: La política es inclusiva, promoviendo una interacción participativa y centrada en mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos. Esta hace énfasis en que la ciudadanía en general tenga acceso equitativo a servicios básicos y sociales como agua, saneamiento, educación, salud y transporte, con especial atención a los habitantes en situación de vulnerabilidad, las familias en situación de pobreza, las personas con discapacidad y las minorías poblacionales.

Incorporación de valores comunitarios: La política promueve la recuperación de valores comunitarios en la diversidad del espacio urbano, arraigándose en la base indígena originaria campesina del país. Las lógicas de interacción social de estas comunidades se han trasladado al entorno urbano, facilitando el desarrollo barrial mediante mecanismos y costumbres de trabajo comunal. Se busca resaltar tres aspectos esenciales: revitalizar y potenciar los lazos e interacciones sociales como elemento integral y seguro en la construcción colectiva y responsable del hábitat; preservar el respeto a la Madre Tierra en las formas de ocupación y uso del territorio; y fomentar la convivencia plural en la diversidad con respeto a las identidades culturales, individuales y colectivas.



Fortalecimiento de la institucionalidad: La política facilita el fortalecimiento institucional para que las Entidades Territoriales Autónomas sean capaces de implementar procesos de ordenamiento y desarrollo urbano. Además, promueve la acción conjunta y planificada de los distintos niveles y sectores del Estado, así como la participación activa de la sociedad en su conjunto.

Fortalecimiento de las Entidades Territoriales Autónomas: La política reconoce la vital importancia de las autonomías como la base fundamental de la planificación y gestión para redireccionar las dinámicas urbanas y establecer directrices que respalden y fomenten estas autonomías desde todos los niveles del Estado.

Reconocimiento de lo urbano como fenómeno integral: La política reconoce a los asentamientos urbanos como un fenómeno que va más allá de su territorio urbano y de la jurisdicción político-administrativa. Se comprende la ciudad como un espacio urbano que trasciende los límites administrativos, manteniendo vínculos significativos con su entorno rural y otros centros urbanos.

Desarrollo urbano alineado con orientaciones estratégicas: La política busca impulsar un desarrollo urbano coherente con las orientaciones estratégicas para el desarrollo del país, en particular con lo establecido en el Plan General de Desarrollo Económico y Social y los sucesivos PDES, los lineamientos nacionales de OT y el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial, así como los compromisos asumidos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

3.2 Vinculación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana

La PNDIC está estrechamente relacionada con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que establece los 17 ODS y la Nueva Agenda Urbana, ambos compromisos asumidos por Bolivia.

El país se ha comprometido a alcanzar los ODS aprobados por la Asamblea General de Naciones Unidas en 2015; que, al incorporar el enfoque conceptual de los objetivos en la formulación de la PNDIC, permite realizar avances significativos para su cumplimiento en el ámbito urbano. La PNDIC se relaciona directamente con el ODS 11: "Ciudades y comunidades sostenibles: lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles". Sin embargo, este objetivo es transversal, toda vez que otros objetivos como el fin de la pobreza, hambre cero, salud y bienestar, educación de calidad, igualdad de género, agua limpia y saneamiento, entre otros, están relacionados con los procesos de ordenamiento y planificación territorial urbana.

Por otro lado, la Nueva Agenda Urbana (NAU) adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en Quito, Ecuador en octubre de 2016, promueve un desarrollo urbano sostenible, inclusivo y resiliente en beneficio de las comunidades y el medio ambiente. La NAU es una guía global que orienta cómo una urbanización bien planificada y gestionada puede ser una fuerza transformadora para acelerar el logro de los ODS. Inspirada por la NAU, se buscan nuevas soluciones para abordar desafíos como la emergencia climática, la gestión de flujos migratorios y la lucha contra las pandemias. La PNDIC se alinea con los principios y objetivos de la NAU, buscando transformar las ciudades hacia un futuro más equitativo y próspero.



3.3 Enfoques de la política

La Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades establece un abordaje integral, respecto a diferentes aspectos sectoriales y de gestión territorial, por lo que se sustenta en cinco enfoques conceptuales.

3.3.1 Enfoque de derechos

El enfoque de derechos en la PNDIC se fundamenta en el reconocimiento y la garantía de los derechos humanos como principios rectores del desarrollo urbano sostenible e inclusivo. Este enfoque busca construir ciudades justas, equitativas y habitables para todas las personas, sin discriminación alguna.

Se asume que la ciudad, debido a su carácter de espacio de encuentro entre comunidades y personas, es el entorno propicio para el ejercicio pleno de los derechos civiles y políticos. Así, el espacio urbano sería un ámbito de fortalecimiento ciudadano, la participación y el ejercicio de las libertades y responsabilidades colectivas e individuales propias del Estado de Derecho. Se reconoce la vigencia de los derechos económicos, sociales y culturales, y se incorporan los derechos de tercera generación, orientados a promover relaciones pacíficas y constructivas.

Este enfoque está orientado a la promoción y protección de los Derechos Humanos, con énfasis en:

- Inclusión de personas en situación de vulnerabilidad: Esto considera a personas en situación de pobreza, niñas, niños, adolescentes, personas con discapacidad, diferentes identidades de género, grupos de etnias minoritarias y otros colectivos. Estas personas enfrentan la realidad urbana con necesidades diferenciadas.
- Equidad de género: Se busca garantizar el acceso equitativo a los recursos urbanos, cualificar la información, incrementar la capacidad de vocería y de representación, e identificar los intereses estratégicos de las mujeres e identidades de género para superar relaciones de desigualdad.
- Construcción colectiva del hábitat: Se reconoce y fomenta el rol corresponsable de la sociedad y los ciudadanos en el fenómeno del desarrollo urbano.
- El vivir bien en la ciudad, por el que todos los habitantes presentes y futuros pueden ocupar, usar y producir ciudades justas, inclusivas y sustentables, que se fundamenten en la planificación y distribución justa de los recursos materiales en lo social y lo espacial, así como puedan conocer y participar en la agenda política, en el ejercicio del gobierno y en el reconocimiento de la pluriculturalidad para la cohesión social, la innovación, la seguridad, la autoexpresión y la identidad.
- Responsabilidad de las entidades del Estado y su concurrencia para el desarrollo urbano: Estas entidades son garantes e impulsoras del ejercicio de los derechos y deben priorizar el bien común por encima de los intereses individuales o de grupo.

3.3.2 Enfoque de prosperidad

El enfoque de Prosperidad en la PNDIC busca crear ciudades que generen oportunidades económicas para todas las personas, promuevan el crecimiento económico sostenible e

inclusivo, y mejoren la calidad de vida de los habitantes urbanos.

Considera que el asentamiento urbano es una construcción social que ocurre y se materializa a causa de las decisiones y acciones humanas, se construye de forma deliberada y consciente sobre la base de condiciones objetivas, sin importar el tamaño del asentamiento urbano. Este enfoque se basa en la idea de que las ciudades prósperas son aquellas:

- Económicamente dinámicas: Ofrecen oportunidades de trabajo decente y bien remunerado para todos los habitantes, independientemente de su origen o condición social.
- Socialmente justas: Distribuyen los beneficios del desarrollo urbano de manera equitativa, asegurando que todos los habitantes tengan acceso a servicios básicos de calidad, vivienda adecuada y espacios públicos seguros.
- Ambientalmente sostenibles: Protegen el medio ambiente y promueven el uso eficiente de los recursos naturales.
- Gobernadas de manera efectiva: Cuentan con instituciones sólidas y transparentes que garantizan la participación ciudadana en la toma de decisiones y la rendición de cuentas.

La prosperidad no es tal si no es ambientalmente sustentable, es decir, se promueve la configuración de entornos armónicos y equilibrados entre lo económico, lo social y lo ambiental. De este modo la prosperidad está vinculada y es consistente con el paradigma del “Vivir Bien” entendido como el “principio ético-moral de la sociedad plural” mencionado en el preámbulo de la Constitución Política del Estado de 2009. “Vivir Bien” es un precepto que valora la vida, busca el equilibrio con uno mismo, y con los demás, el estar bien individual, así como el estar bien colectivo, promoviendo el respeto y la convivencia armónica del ser humano con la naturaleza.

3.3.3 Enfoque de resiliencia

El enfoque de Resiliencia en la PNDIC busca que los gobiernos locales en articulación con su sociedad construyan asentamientos urbanos capaces de anticipar, absorber, adaptarse y recuperarse de los impactos de los desastres naturales, el cambio climático y otras perturbaciones; tienen la capacidad de proteger y mejorar la vida de las personas, asegurar los beneficios del desarrollo, promover las inversiones y conducir un cambio positivo, además de generar menos gastos en la recuperación de un evento. En los centros urbanos convergen múltiples amenazas socio ambientales, ante las que se deben desarrollar capacidades para enfrentarlas y superar sus efectos cuando sucedan.

Se adoptan siete principios orientadores para la construcción de las capacidades regenerativas en sistemas socioecológicos:

- Mantener la diversidad y redundancia.
- Manejar la conectividad y garantizar las interacciones entre los actores.
- Manejar variables lentas y la retroalimentación.
- Fomentar el enfoque de sistemas complejos adaptativos.
- Promover el aprendizaje.
- Ampliar la participación.
- Promover sistemas de articulación multinivel.

Estos principios requieren una comprensión contextualizada de cómo, dónde y cuándo aplicarlos e identificación de las maneras en que los diferentes enfoques interactúan y dependen unos de otros.

3.3.4 Enfoque metabólico

El metabolismo urbano es un enfoque integral que analiza el funcionamiento de los asentamientos urbanos en términos de uso y aprovechamiento de recursos³. Se basa en la idea de que las ciudades son sistemas complejos que consumen recursos, generan residuos y producen emisiones, revelando los límites y desafíos del sistema. En ese entendido, el enfoque metabólico en la PNDIC busca considerar a las ciudades como organismos vivos que debieran funcionar de manera eficiente y sostenible.

Así, algunos elementos importantes para lograr una ciudad metabólicamente saludable serían:

- Aprovechar al máximo el consumo de recursos, optimizando el uso de recursos como: agua, energía, materias primas e intermedias, para darles valor agregado en el ciclo económico de la ciudad.
- Minimizar la generación de residuos: Implementar estrategias de reducción, reutilización y reciclaje de residuos, implementando sobre esta base la economía circular.
- Tratar y reutilizar las aguas residuales: Implementar sistemas de tratamiento y reutilización de aguas residuales para reducir la dependencia de fuentes de agua dulce.
- Crear espacios verdes y de biodiversidad: Aumentar la cobertura de espacios verdes para mejorar la calidad del aire y el agua y regular la temperatura urbana.

3.3.5 Enfoque de planificación integral

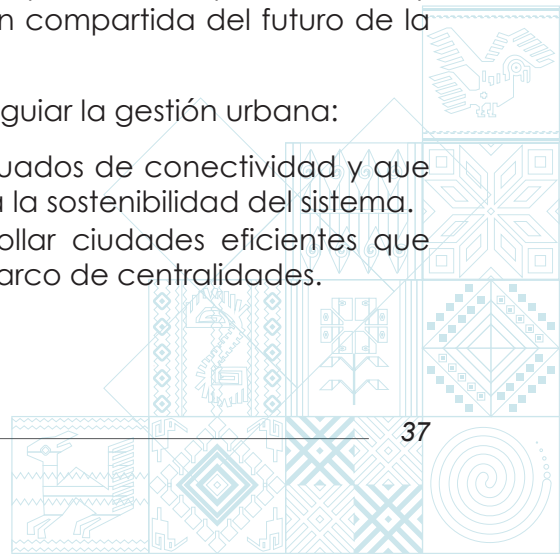
El enfoque de planificación integral en la PNDIC se incorpora como un elemento fundamental para guiar el proceso de transformación de las ciudades, estableciendo un marco estratégico para la construcción de entornos urbanos que respondan a las necesidades de sus habitantes y contribuyan al desarrollo sostenible del país.

A diferencia del abordaje tradicional, la planificación integral aborda todos los aspectos del desarrollo urbano de manera holística desde lo social, económico y ambiental hasta lo cultural, institucional y espacial. Reconoce la interconexión entre estos aspectos y busca soluciones que consideren las múltiples dimensiones de la vida urbana. Desde esa perspectiva, involucra activamente a todos los actores interesados en el proceso de planificación y fomenta el diálogo y la concertación para construir una visión compartida del futuro de la ciudad.

En este sentido, se apuntan algunos criterios que debieran guiar la gestión urbana:

- Desarrollo de ciudades compactas con sistemas adecuados de conectividad y que fomenten usos mixtos en una densidad equilibrada para la sostenibilidad del sistema.
- Promoción de la policentricidad urbana para desarrollar ciudades eficientes que reduzcan la necesidad de los desplazamientos en un marco de centralidades.

³ Conceptualización obtenida de los autores: Wolman, 1965; y de Rojas et al. 2023.



- Promoción de estrategias de planificación para el desarrollo urbano acorde a la innovación, experimentación e involucración de actores sociales incluyendo laboratorios de innovación, urbanismo táctico y acupuntura urbana, entre otros.
- Desarrollo orientado al transporte, que estructure el ordenamiento urbano en el marco de los sistemas de transporte masivo y sostenibles, brindando asequibilidad y accesibilidad a sistemas de movilidad urbana eficiente.
- Gestión de instrumentos de recuperación de plusvalías, como herramienta de financiamiento del desarrollo urbano y de ordenamiento territorial para la ocupación del suelo de manera eficiente.
- Desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza en entornos urbanos que coadyuven a mantener el equilibrio de las funciones ambientales, para proteger la biodiversidad local.

Asimismo, se debe considerar que el fenómeno urbano trasciende los límites jurisdiccionales administrativos manteniendo vínculos significativos con su entorno rural y otros centros urbanos, por lo que la gestión urbana debe enmarcarse en la coordinación colaborativa interinstitucional. De la misma manera, la involucración de todos los actores de la sociedad civil en los escenarios de planificación integral del territorio, facultan la construcción social del hábitat de forma corresponsable.



DIAGNÓSTICO





4 DIAGNÓSTICO

El proceso acelerado de urbanización en Bolivia ha ido acompañado de los desafíos de la ocupación territorial y su articulación en la gestión urbana, en este entendido el diagnóstico se divide en tres partes:

- 1) La primera parte desarrolla una evaluación integral del estado de situación urbana;
- 2) la segunda parte se enfoca en el recorrido del proceso metropolitano en Bolivia y sus dificultades para su conformación y gestión;
- 3) la tercera parte conceptualiza las redes de asentamiento urbanos y sistemas de ciudades, vinculando su relevancia al contexto boliviano.

4.1 Diagnóstico urbano

4.1.1 Proceso de urbanización descontrolado y sin planificación

El acelerado desarrollo urbano ha implicado que sea muy complejo establecer instrumentos y herramientas para ordenar las ciudades de forma eficiente y acorde a la realidad. Esta situación, se profundiza al existir un mercado inmobiliario no controlado que condiciona a los procesos de ocupación territorial urbana.

Crecimiento urbano sobrepasa a los procesos de planificación

La expansión urbana en Bolivia ha sido un fenómeno significativo en las últimas décadas, con implicaciones tanto positivas como problemáticas desde la perspectiva de la planificación urbana⁴. Se ha estimado que entre 1950 y el 2012 la población urbana ha crecido a un ritmo anual promedio de 3,5%⁵, un crecimiento casi cinco veces más rápido respecto a lo que sucede en las áreas rurales⁶. La desestructuración de la economía rural y la minería estatal, así como los procesos políticos de los años 80 sumados a los procesos de migración de las áreas rurales y pequeños asentamientos urbanos a las grandes ciudades del país, a través de su paso por ciudades intermedias, ha propiciado que las áreas urbanas de las ciudades capitales hayan crecido aceleradamente sin dar oportunidad a la planificación y al ordenamiento urbano.

Según la definición del artículo 280 de la CPE, el país presenta tres conurbaciones de carácter metropolitano⁷, las cuales según los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) del año 2012, albergan más de la mitad de la población urbana total de Bolivia. Así mismo, el 13% de la población reside en alguna de las 33 ciudades intermedias con

⁴ López, 2015.

⁵ López, 2015.

⁶ López, 2015.

⁷ Las áreas metropolitanas están ubicadas territorialmente: La Paz en el altiplano, Cochabamba en los valles interandinos y Santa Cruz de la Sierra en el llano.

una población de más de 20 mil habitantes⁸. De la misma manera, se estima que los datos del censo, realizado el 23 de marzo de 2024, confirmará la creciente tendencia de la urbanización en el país, en especial las ciudades con alta dinámica económica.

Gestión del suelo urbano direccionado por intereses inmobiliarios

La problemática surge cuando los asentamientos se establecen de forma informal e irregular, mediante un proceso de especulación inmobiliaria y avasallamientos en las cuales se asienta la población más vulnerable en términos económicos, lo que demanda un suelo de bajo costo.

En ese contexto, se han puesto de manifiesto importantes inconsistencias en la administración del recurso suelo limitando el cumplimiento de su función social y económica. La ausencia de control del mercado de suelo provoca su sobreexposición a la especulación inmobiliaria y a distorsiones para su acceso; estos aspectos que promueven su valor de cambio antes de uso, provocan asentamientos de baja densidad y espacialmente desorganizados. Es en este escenario, que el rápido crecimiento urbano ha ejercido presión sobre las infraestructuras existentes incluyendo servicios básicos como agua, saneamiento, transporte y vivienda.

La captura por privados del plusvalor del suelo urbano particionado y la condición de desregulación del suelo, han promovido que fuerzas no controladas del mercado, en un marco de especulación inmobiliaria, hayan contribuido a que el proceso de ocupación del territorio urbano acentúe su carácter desarticulado e inequitativo, promoviendo asentamientos urbanos sobre todo en sectores inadecuados para la habitación humana. Por lo tanto, las ciudades se construyen con una forma urbana que dificulta la provisión de servicios y la movilidad, favoreciendo su vulnerabilidad ante eventos imprevistos, contribuyendo a la fragmentación y desorden urbano, su disolución y privatización.

Limitaciones en la gestión de instrumentos para la planificación urbana

Se hace evidente un bajo nivel de implementación de instrumentos de ordenamiento, planificación y gestión urbana, al constatar que la mayoría de los Gobiernos Autónomos Municipales (GAMs), quienes tienen las competencias para el desarrollo urbano, no cuentan con una tradición institucional, recursos humanos calificados, ni tampoco instrumentos adecuados de planificación y ordenamiento territorial consolidados para una gestión del territorio.

Subyace a esta problemática un diseño organizacional del Estado, que no propicia la articulación de instrumentos con la administración integrada del territorio urbano. La estructura organizacional y competencial de las instituciones estatales, en los diferentes niveles del Estado, son inconexas e ineficientes para la administración técnica y legal del suelo urbano y rural⁹. Los trámites de gestión territorial, registro técnico legal de la propiedad, regularización y saneamiento urbano son burocráticos, complejos y onerosos, dificultando el conocimiento del territorio urbano y en consecuencia la implementación de procesos de ordenamiento urbano. La debilidad del Estado en torno a la temática de la ocupación del territorio, en especial del territorio urbano, ha coincidido con el florecimiento de un activo mercado de suelo no regulado, propiciando que sea mucho más complicado plantear estrategias e instrumentos para el acceso a suelo con fines colectivos de enfoque social.

⁸ Instituto Nacional de Estadística, 2012.

⁹ De acuerdo a la CPE, el nivel central del Estado es responsable del sistema de Derechos Reales, en obligatoria coordinación con el registro técnico municipal (num.18, parág. II, Art. 298) y de los gobiernos municipales el Catastro urbano (num. 10, parág I, Art. 302).



4.1.2 Limitaciones en la gobernanza

Las ciudades presentan desafíos en la coordinación institucional que facilite la toma de decisiones para una gestión urbana, que sea acorde a las crecientes demandas de los actores locales y habitantes. Adicionalmente, la falta de recursos técnicos y financieros dificultan la generación de escenarios de gobernanza urbana eficiente.

Descoordinación institucional

Los Gobiernos Autónomos Municipales, en especial aquellos que tienen centros urbanos importantes y los que participan en las conurbaciones de más de 500.000 habitantes, enfrentan desafíos importantes en la planificación, gestión y administración del territorio urbano. Este fenómeno deriva del acelerado crecimiento de la mancha urbana y la consecuente declinación de la calidad de vida, es consecuencia y causa de una inadecuada gestión del territorio. Una de las causas identificadas es la desarticulación institucional del registro del suelo y las atribuciones y competencias sobre el territorio rural y urbano entre el nivel central del Estado y los Gobiernos Autónomos Municipales e inclusive con los Gobiernos Autónomos Indígenas Originarios Campesinos, verificándose una ausencia en su articulación y coordinación entre estas instancias.

Esta escasa coordinación y articulación entre niveles de gobierno, dificulta la aplicación eficiente y oportuna de políticas, programas y proyectos urbanos y su coherencia con las políticas sectoriales. La ineficacia del funcionamiento de los espacios de coordinación debido a la baja predisposición de los actores, dispersión normativa competencial y escasa coordinación multinivel, ha ocasionado la dispersión de recursos y esfuerzos, frágil institucionalidad y una escasa planificación efectiva¹⁰.

Dificultades en las relaciones intermunicipales

Los gobiernos locales con ciudades y centros urbanos importantes no han logrado una relación efectiva a nivel de autoridades que permita analizar y solucionar problemas frecuentes. Esta descoordinación impide una relación y articulación de los flujos productivos comunes de forma eficiente, y dificulta la dotación de equipamientos y áreas verdes; además de poder planificar y controlar el crecimiento urbano y regular las diferentes dinámicas urbanas que producen desorden y caos. En este contexto, se posterga el desarrollo urbano territorial y la satisfacción de las necesidades de sus pobladores, limitando las oportunidades que presentan la asociatividad municipal, la misma que brinda una articulación positiva para la conformación de regiones autónomas como espacios de planificación y gestión.

Debilidades financieras y potencialidades económicas

Los Gobiernos Autónomos Municipales, especialmente aquellos con asentamientos humanos de tipo urbano con gran dinámica poblacional, enfrentan desafíos económicos en el entendido de que la mayor parte de sus finanzas dependen de las transferencias que le proporciona el nivel central del Estado, las cuales pueden ser inestables y dependientes de las variaciones de los precios internacionales de las materias primas¹¹. Según datos del Minis-

¹⁰ Si bien son los ciudadanos los que construyen la ciudad, no es menos cierto que casi la totalidad de los asentamientos en áreas periféricas urbanas tienen carácter irregular y son propiciados por loteadores que incitan el asentamiento para luego ser “regularizado” mediante presión al GAM y así elevar su plusvalía para nuevas ventas.

¹¹ Las transferencias del Tesoro General de la Nación (TGN), y del Impuesto Directo a los Hidrocarburos el Impuesto (IDH) son las principales fuentes de ingresos municipales provenientes del nivel central del Estado.

terio de Economía y Finanzas Públicas (MEFP), en el año 2021 el 32% del presupuesto municipal corresponde a ingresos referentes a impuestos municipales, créditos, donaciones y otros ingresos propios. Frente a este hecho existe una creciente ejecución presupuestaria que alcanza al 78%, sin embargo, solo el 15% es destinado a gastos en proyectos de inversión, limitando la sostenibilidad financiera del municipio.

En este sentido, existe la oportunidad de potencializar mecanismos para acceder a otras fuentes de financiamiento como el sector privado, créditos y cooperación internacional. Sin embargo, los complejos mecanismos para las transferencias limitan su aplicabilidad por estos medios. Por otro lado, los municipios a consecuencia de la falta de recursos humanos con capacidades técnicas y legislativas para aprovechar sus competencias, no han logrado desarrollar mecanismos para capturar y recuperar las plusvalías generadas por la inversión pública y privada en el territorio urbano y rural, debido a la falta de instrumentos de administración y gestión del territorio como: catastro urbano, ordenamiento urbano y sus instrumentos (Plan de Uso del Suelo y Plan de Ocupación del Territorio).

Insuficiente ejercicio de participación ciudadana

La participación ciudadana es una asignatura todavía pendiente en el ejercicio de la ciudadanía, la cual está legislada a partir de la Ley N°1551 de Participación Popular, emitida el 20 de abril de 1994 y posteriormente la Ley N°341 de Participación y Control Social de 5 de febrero de 2013, que consolida a la población y sus instituciones como elementos transversales y continuos de la gestión pública, en los procesos de planificación, seguimiento a la ejecución y evaluación de las políticas públicas y acciones del Estado Plurinacional en todos sus ámbitos y niveles territoriales. La participación ciudadana aún no ha logrado consolidarse como una base de legitimidad a los procesos de planificación que emprenden los diferentes niveles del Estado, ni se toma en cuenta la potencialidad que representa la participación de la población a través de sus organizaciones naturales, para una construcción colectiva basada en el conocimiento local, que permita eficiencia en la gestión urbana en un marco de corresponsabilidad y apropiación de los procesos.

Insuficiente generación y difícil acceso a la información

Los procesos de generación de información territorial y su divulgación en el ámbito de las entidades territoriales autónomas aún son deficientes, lo que limita la transparencia y eficiencia de la gestión pública. Generar información territorial es difícil y onerosa de construir, para ello, se requiere de una participación de múltiples disciplinas y equipos especializados como: la aerofotogrametría, geodesia, cartografía, estadística, sistemas de información geográfica, economía, sociología, catastro, sistemas informáticos, entre otros. Las mencionadas ramas de gestión del conocimiento territorial, permiten relacionar la información espacial con la atributiva, en formatos de información asequible y entendible, que es de gran utilidad para la toma de decisiones en los procesos de planificación.

Esta situación, es más evidente en el ordenamiento territorial y la planificación urbana, donde el proceso de desarrollo urbano carece de datos e información necesarios para la toma de decisiones, situación que reduce la corresponsabilidad, transparencia y rendición de cuentas. En este contexto, parte de la administración pública en sus tres niveles no ha desarrollado medios de gobierno abierto, sobre todo en problemáticas urbanas, asociadas a la escasa flexibilidad de los sistemas de información urbana¹², difícil desagregación de datos,

¹² El GAM de La Paz, ha realizado avances significativos, al tener publicada en su página web información cartográfica urbana, en su portal SIT la cartografía catastral, plano de usos del suelo y plano de riesgos.



costos asociados a la producción de datos urbanos, y la ausencia de lineamientos institucionales para la generación, gestión y aplicación de datos.

4.1.3 Inequidad en servicios para la calidad de vida

La calidad de vida de las personas en los centros urbanos está intrínsecamente ligada a la disponibilidad y accesibilidad de los servicios básicos. Desde el suministro de agua potable hasta la conexión a internet, estos servicios no solo satisfacen necesidades fundamentales, sino que también moldean el bienestar y la comodidad diaria de las personas.

La desigualdad y la inequidad en el acceso a bienes y recursos urbanos es una de las problemáticas que debe ser tomada en cuenta para el desarrollo de áreas urbanas con calidad de vida y sustentables. Para enfrentar este problema, no solo se deben atender a las condiciones económicas y sociales estructurales que generan pobreza en el ámbito urbano, sino también tener en cuenta la variable espacial.

De forma general, si se quiere disminuir la desigualdad, es necesario identificar los modos en que la forma espacial la amplía o reproduce y tratar de disminuir su impacto. En el caso boliviano, la forma urbana caracterizada por la expansión de baja densidad, si bien ha permitido un acceso mayor a suelo y vivienda propia a los sectores más desfavorecidos, tiene como contracara la inseguridad de la tenencia, la carencia de servicios básicos, dificultades de conectividad con las oportunidades laborales e incremento del tiempo de traslados, así como otros costos y externalidades adicionales como la inseguridad y la degradación ambiental.

Las ciudades del país se enfrentan a un desmesurado crecimiento horizontal de la huella urbana. Siendo estas ocupadas irregularmente y con bajas densidades, se dificulta el acceso y la calidad de servicios básicos y sociales, como el transporte, el acceso a espacios públicos y la seguridad alimentaria. Asimismo, esta forma de crecimiento promueve la pobreza multidimensional incrementando la brecha social y dificultando la prestación de servicios.

Limitado acceso y calidad a los servicios básicos

El acceso a servicios básicos continúa siendo un desafío significativo en los centros urbanos. Por ejemplo, la cobertura de saneamiento en la ciudad de Santa Cruz llega al 67% de la población¹³, mientras que a nivel nacional es del 64,6%¹⁴. Esta situación refleja una brecha en la provisión de servicios esenciales para una parte considerable de la población urbana.

Por otro lado, existen altos costos en la infraestructura en conectividad de internet, resultando en un servicio casi inaccesible para poblaciones con menos ingresos. Además de ser de baja calidad y de existir carencias en cuanto a los dispositivos. En promedio, el 10,3% de los hogares tiene conexión a internet y solo el 26,8% tiene computadora¹⁵.

Estos son solo algunos ejemplos de los retos de la falta de acceso adecuado y de calidad a servicios básicos. Lo cual no solo afecta la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también tiene impactos en la salud pública y el desarrollo socioeconómico.

¹³ SAGUAPAC, 2023.

¹⁴ Ministerio de Medio Ambiente y Agua, 2024.

¹⁵ Instituto Nacional de Estadística, 2019.

Movilidad urbana ineficiente y contaminante

La forma de transporte de una ciudad y específicamente el tiempo promedio de viaje es un indicador importante, que no solo refleja cuánto tiempo las personas pasan desplazándose en áreas urbanas, sino que también sugiere el acceso a servicios urbanos: tiempos cortos implican buena accesibilidad y eficiencia del transporte, mientras que tiempos largos sugieren lo contrario. En el caso de las áreas metropolitanas: en La Paz el promedio de viaje es de 54 minutos, mientras que en Santa Cruz es de 40 minutos y en Cochabamba es de 42 minutos¹⁶.

En todos los municipios, al menos un 15% de sus residentes empleados viven en una ciudad, sin embargo trabajan en otra. Tener un alto tiempo de viaje diario no solo reduce la productividad de la población sino su calidad de vida.

Asimismo, el crecimiento del parque automotor está vinculado a crecientes índices de contaminación del aire, por lo que es esencial promover una transición hacia una movilidad urbana más sostenible, incentivando el uso de medios de transporte menos contaminantes y promoviendo infraestructuras viales seguras para peatones y ciclistas. Estas medidas no solo reducirían la congestión del tráfico, sino que también contribuirían a mejorar la salud pública y la calidad del entorno urbano.

Bajo acceso a espacios públicos y áreas verdes

La disponibilidad de espacios públicos y áreas verdes es crucial para el bienestar físico y emocional de los residentes urbanos. Estos lugares no solo ofrecen oportunidades para la recreación y el contacto con la naturaleza, sino que también fomentan la interacción social y la cohesión comunitaria.

El porcentaje promedio de espacios públicos en las áreas urbanas del país está muy por debajo de los estándares internacionales recomendados. El porcentaje promedio de espacios públicos es de 4,2% del área urbana, frente a un estándar recomendado de entre 15 y 20%. La ciudad de La Paz registra el mayor porcentaje de espacio público en su área urbana (10,4%), mientras que el municipio de La Guardia registra el porcentaje más bajo (0,9%)¹⁷.

Esta falta de espacios públicos adecuados limita las oportunidades de recreación, interacción social y contacto con la naturaleza para los residentes urbanos, lo que puede afectar su salud física y mental.

Desafíos en la seguridad alimentaria

El acceso a alimentos nutritivos y asequibles para todos los ciudadanos, es un elemento fundamental en la calidad de vida urbana.

Sin embargo, aún persisten desafíos en términos de acceso a alimentos de calidad para todos los segmentos de la población urbana. La falta de acceso a una alimentación adecuada puede tener graves consecuencias para la salud y el bienestar de los ciudadanos, especialmente para los grupos más vulnerables. El 57,7% de mujeres en edad fértil y el 10% de niños menores de cinco años presentan sobrepeso y obesidad, siendo este un factor de riesgo integral de salud¹⁸. Promover iniciativas como los huertos urbanos y programas de agricultura urbana, puede contribuir significativamente a mejorar la seguridad alimentaria de la pobla-

¹⁶ Estimaciones en base a tiempos de recorrido y rutas óptimas GoogleMaps, noviembre 2019.

¹⁷ Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, 2021.

¹⁸ Ministerio de Salud y Deportes, 2018.

ción urbana, asegurando que todos tengan acceso a alimentos frescos, nutritivos y a menor costo.

4.1.4 Exclusión social en las ciudades

Las ciudades bolivianas experimentan un proceso de fragmentación social y debilitamiento de la identidad urbana compartida, lo que genera diversos desafíos para el desarrollo urbano sostenible e inclusivo.

Pobreza multidimensional

Entre 2016 y 2019 la pobreza extrema en el área urbana disminuyó de 10,8%, a 6,4% lo que significó que 302 mil personas dejaron esta situación. En el 2020 debido al COVID se tuvo un incremento de la pobreza extrema. La pobreza extrema afecta principalmente a las mujeres, al 2020 el porcentaje de mujeres en la pobreza extrema fue de 14,2% y de hombres de 9,2%¹⁹.

Los indicadores de pobreza y desigualdad están basados generalmente en ingresos o gastos lo cual no ha permitido un análisis integral de la pobreza. En este marco, y para comprender la pobreza en todas sus dimensiones, se ha trabajado en el indicador de pobreza multidimensional que incluye dimensiones de educación (escolaridad y matrícula), salud (mortalidad infantil y nutrición) y estándar de vida (electricidad, saneamiento, agua, piso, combustible para cocinar, activos). En este marco, se identificó que el año 2003 el porcentaje de personas que tenían al menos un tercio de las carencias ascendía 36,6%, porcentaje que se redujo al 20,5% en el año 2008²⁰.

Segregación socioespacial

La segregación socioespacial en el contexto urbano se manifiesta como uno de los factores más determinantes para comprender la desigualdad y la pobreza.

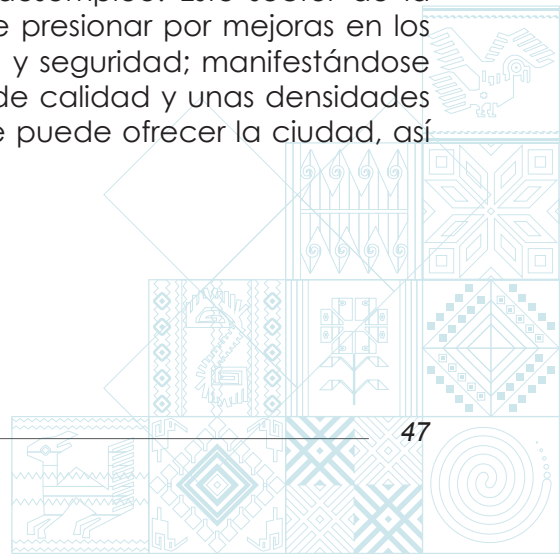
El 28,2% de la población urbana presenta necesidades básicas insatisfechas²¹, por otra parte, en zonas de la periferia urbana se concentra hasta el 80% de hogares pobres. Esto sumado a que la información que orienta la inversión pública, se presenta a nivel de municipio y muy pocos GAM producen su propia información desagregada de forma territorial, situación que dificulta la identificación de las zonas pobres con mayores necesidades básicas insatisfechas (NBI) y la implementación de acciones que ayuden a su reducción.

En la forma urbana se observa con claridad las diferencias socioeconómicas y culturales existentes al interior de la estructura social. Los estratos sociales con ingresos medios altos, gozan de una mayor ventaja en términos de acceso a empleo formal y, por ende, a beneficios como atención médica, pensiones y prestaciones por desempleo. Este sector de la población tiende a optar por soluciones privadas en lugar de presionar por mejoras en los servicios públicos como movilidad, educación, infraestructura y seguridad; manifestándose en su forma urbana con un trazo más regular, edificaciones de calidad y unas densidades más cómodas, con las prestaciones de todos los servicios que puede ofrecer la ciudad, así como, con equipamientos y áreas verdes bien construidos.

¹⁹ Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas, 2021.

²⁰ Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas, 2016.

²¹ Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas, 2017.



Por otro lado, los estratos socioeconómicos de ingresos bajos a muy bajos residentes en áreas segregadas, acceden a diferentes instituciones educativas fiscales y de salud pública, se ven limitados a depender de sistemas de seguridad social menos generosos y la movilidad la realizan a través del transporte público colectivo, que puede ser municipal o sindical. La forma urbana en la que se asientan demuestra espacialmente sus condiciones socioeconómicas, con viviendas y edificaciones que van desde lo precario, regular y malo; las vías son de tierra, empedrado, enlosetado o asfaltado con poco mantenimiento; no tienen una completa provisión de servicios básicos, resaltando una falta patológica de áreas verdes y equipamientos; el trazo urbano es irregular, con calles truncas y de diferente ancho que dificultan la accesibilidad.

Desigualdad de género y generacionales

La desigualdad de género impide que las mujeres se beneficien de las ventajas de la urbanización y restringe el acceso de mujeres a los recursos y oportunidades económicas en las ciudades, limitando el desarrollo de todas sus potencialidades. Las mujeres en condición de inactividad (involuntaria o por desaliento), son pobres en un 42,4%, casi 20 puntos porcentuales por encima de los hombres en la misma situación²².

Hay un conjunto de factores que inciden en la pobreza de las mujeres y en su reproducción, que implica que las mismas tengan más probabilidades que los hombres de ser pobres. Sin embargo, el enfoque tradicional de la economía impide develar las relaciones de desigualdad en la base material que explicarían la desigualdad de género y la producción y reproducción de la pobreza en su magnitud e intensificación. El índice femenino de la pobreza es más alto en áreas urbanas que en zonas rurales, y esta disparidad tiende a aumentar aún más en el caso de la pobreza extrema²³.

Según datos de la Encuesta de Hogares de 2017, el 32,7% de Niñas, Niños, Adolescentes y Jóvenes (NNAJ) en entornos urbanos se encuentran en situación de pobreza, lo que representa más de cuatro puntos porcentuales por encima del índice de pobreza total en la población urbana. Además, en áreas urbanas, el 19% de los jóvenes no están involucrados ni en estudios ni en empleo. De este grupo, el 80,3% son mujeres, mientras que el restante 19,7% son hombres²⁴.

Entre las causas de esta desigualdad se considera lo siguiente:

- Baja inversión en programas para la igualdad. Los gobiernos municipales con jurisdicción urbana invierten poco en programas destinados a la igualdad de género.
- Planificación urbana con reducido enfoque de género y generacional. Esta, no considera la diversidad de habitantes de las ciudades, así como tampoco las necesidades diferenciadas de las mujeres y otros grupos vulnerables en la ciudad. Las mujeres que residen en áreas urbanas no disfrutan de igual forma que los hombres de los beneficios de la urbanización, perciben menores ingresos y cuentan con menor representatividad en la esfera pública y la toma de decisiones. Incorporar sus necesidades en la planificación urbana puede ayudar a disminuir las brechas de género.
- Las ciudades del país, en su planificación y diseño, no están contemplando la accesibilidad como un derecho fundamental para todas las personas: incluyendo personas con limitaciones motrices. Esto implica garantizar que las ciudades sean inclusivas y

²² Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario, 2021.

²³ Instituto Nacional de Estadística, 2019.

²⁴ Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, 2018.

accesibles para todos. Las personas con discapacidad enfrentan obstáculos significativos en su movilidad urbana, que se observa en la forma urbana con infraestructura inadecuada: calles, aceras y transporte público no están diseñados pensando en la accesibilidad.

- Servicios urbanos de protección contra la violencia de niños, adolescentes, jóvenes y mujeres poco efectivos. En muchos casos no se desarrollan acciones de prevención y se limitan a atender casos de denuncia de violencia. Muchos de estos servicios carecen de personal e infraestructura adecuada. En cuanto a su efectividad, el número de casos que llega a instancia resolutoria es extremadamente bajo.
- Insuficiente infraestructura y servicios para el cuidado. La responsabilidad del trabajo del cuidado es vista como algo privado, que atañe solo a las mujeres o hermanos (as) mayores. Para las mujeres, ello implica mayor tiempo de trabajo no remunerado y para los niños enfrentarse a múltiples peligros o poca estimulación en etapas tempranas de su vida, cuando es vital para su desarrollo. Se considera que 3 de cada 10 mujeres jóvenes en el área urbana no se matriculan en la escuela por dedicarse a labores de casa o al cuidado de niños²⁵.

Para la reducción de esta problemática, los gobiernos autónomos municipales, como responsables directos del desarrollo urbano en beneficio de su población que abordan directamente esta exclusión, requieren impulsar programas y proyectos dirigidos a solucionarlo con una base económica sólida.

4.1.5 Impacto negativo a sistemas naturales

En las ciudades de Bolivia se presentan una serie de presiones derivadas de los procesos de urbanización que comprometen el equilibrio de las funciones ambientales. Esto conlleva a la ampliación de desigualdades socioespaciales, carencia de infraestructura verde de calidad, impactos adversos en la fauna y flora, contaminación tanto atmosférica como hídrica, pérdida de suelos aptos para la agricultura y la selva, que repercuten de forma negativa en la salud de las personas y la economía local.

Los principales problemas identificados son las fuertes presiones sobre la calidad del aire, agua y suelo, la degradación de los ecosistemas, la disminución de la disponibilidad de agua, y la reducción de áreas verdes debido al actual forma de ocupación y expansión de los asentamientos urbanos.

Contaminación del aire y agua

La contaminación atmosférica y su incremento proviene tanto de fuentes móviles como fijas. Las fuentes móviles están ligadas al parque automotor, especialmente los vehículos con tecnología obsoleta que consumen combustibles con residuos contaminantes. Las fuentes fijas están vinculadas a los sectores industriales, comerciales y en menor proporción las residenciales. La contaminación atmosférica sumada a la acústica tienen un impacto directo en la salud, afectando especialmente a grupos vulnerables como niños, adolescentes, adultos mayores y mujeres; y está asociada a problemas de cáncer, infecciones respiratorias agudas, el incremento del stress y otras afectaciones. Además, este tipo de contaminación puede causar daños a la flora, fauna y patrimonio contribuyendo al incremento de los gases de efecto invernadero relacionados al cambio climático.

²⁵ Instituto Nacional de Estadística, 2019.

Las ciudades más pobladas de Bolivia forman parte de la Red de Monitoreo de la Calidad del Aire (Red MoniCA) que genera informes anuales sobre la calidad del aire. Estos informes revelan que solo el 20% de los municipios monitoreados tienen un Índice de Contaminación Atmosférica (ICA) bajo. Durante los meses de invierno de mayo a agosto, se registran generalmente valores más altos de ICA, con ocasiones en las que se superan los 300 puntos (indicando una calidad del aire extremadamente mala y un riesgo muy alto) en todas las ciudades monitoreadas²⁶. Estos niveles de contaminación atmosférica representan riesgos significativos para la salud de la población, especialmente para niños y adultos mayores con enfermedades cardiovasculares y/o respiratorias como el asma, así como para la salud general de la población, con el potencial de ocasionar complicaciones graves en estos grupos vulnerables.

La gestión del agua en las ciudades se centra principalmente en el suministro de agua potable, pero carece de una perspectiva integral que aborde la conservación de las cuencas hidrográficas, la recarga de los acuíferos, la gestión de los cuerpos de agua dentro de las áreas urbanas, el tratamiento de aguas residuales y la adecuada gestión de aguas pluviales. Por ejemplo, la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Agua Potable y Saneamiento Básico (AAPS) supervisa el cumplimiento regulatorio de 59 plantas de tratamiento de aguas residuales, de un total de 219 identificadas²⁷. En este contexto es esencial adoptar un enfoque más holístico que abarque todas las facetas de la gestión del agua, para garantizar la sostenibilidad y la resiliencia de las ciudades frente a los desafíos hídricos.

Escasez de áreas verdes

Existe una carencia de áreas verdes, incluyendo bosques urbanos, corredores biológicos, parques y humedales, junto con una falta de planificación y subutilización de estos espacios. En el 65% de las ciudades más pobladas, el área verde por habitante es inferior al óptimo de 15 m², de acuerdo a los estándares internacionales. Es fundamental tener en cuenta que los cuerpos de agua y las áreas verdes dentro de las ciudades mejoran la calidad de vida de la población, al reducir enfermedades asociadas principalmente al estrés, contribuir a la recarga hídrica de acuíferos, mitigar el efecto de islas de calor urbano y aumentar el confort térmico, entre otros beneficios. La escasez de espacios verdes y el aumento de superficies impermeables también aumentan el riesgo de inundaciones, riadas y deslizamientos en las ciudades.

Deficiente gestión integral de residuos sólidos

Las áreas urbanas son las principales generadoras de residuos domiciliarios. La falta de responsabilidad compartida en su gestión, junto con una planificación deficiente en su manejo y la dificultad para identificar lugares adecuados para su tratamiento y disposición final entre otros problemas, han resultado en la contaminación y degradación de zonas, especialmente áreas verdes y cuerpos de agua. Hasta el año 2020, solo el 56% de los residuos sólidos se disponían de manera segura y solo 26 municipios contaban con infraestructura para la disposición final de residuos²⁸. Los municipios restantes depositan sus residuos en vertederos o los queman parcialmente en áreas abiertas, lo que conlleva a la dispersión de residuos hacia entornos naturales y cuerpos de agua.

²⁶ Ministerio de Medio Ambiente y Agua, 2022.

²⁷ Autoridad de Fiscalización y Control Social de Agua Potable y Saneamiento Básico, 2021.

²⁸ Ministerio de Medio Ambiente y Agua, 2022.



El ordenamiento territorial actualmente no contempla la gestión integral de residuos como un componente integral de los servicios urbanos, por lo que es necesario integrar la información del sector en estos planes. Además, los programas de gestión integral de residuos sólidos tienden a tratar a todas las ciudades de manera uniforme, sin tener en cuenta la diversidad y particularidades de cada una.

Limitada prevención y gestión de riesgos

El crecimiento expansivo y desordenado de la huella urbana, agravado por la ineficacia de las normativas de ordenamiento y administración territorial, ha propiciado la proliferación de asentamientos humanos informales en áreas propensas a deslizamientos, inundaciones y sequías disminuyendo la capacidad de resiliencia de los asentamientos urbanos. Es posible evidenciar que en la gestión 2022, se identificaron más de 258.000 familias afectadas por riesgos²⁹; afectando el presupuesto municipal que podría haberse evitado con una planificación preventiva.

Los presupuestos asignados por los municipios para la gestión de riesgos son limitados, y la mayor parte se destina a la respuesta a emergencias en lugar de la prevención. Esto ha dejado a las ciudades vulnerables a los fenómenos climáticos, incluso en áreas consolidadas, lo que aumenta los costos de recuperación.

La preparación de la población para enfrentar desastres es poco común. Los programas de educación sobre gestión de riesgos no se consideran una prioridad local, y sólo 20 municipios cuentan con las capacidades técnicas necesarias en este ámbito³⁰.

La debilidad en la respuesta a desastres se refleja en la disponibilidad de personal médico. En 20 municipios con más de 40.000 habitantes en áreas urbanas, la densidad promedio de médicos por cada 1.000 habitantes es de 0,81 lejos del óptimo de 7,74. Es esencial abordar estas deficiencias para fortalecer la resiliencia de las ciudades frente a los riesgos y desastres.

Cambio climático

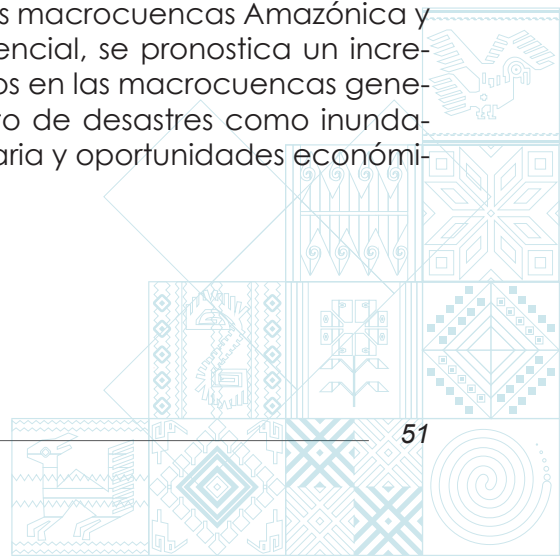
La gestión del agua para consumo y la prevención de desastres son aspectos fundamentales para las áreas urbanas, especialmente considerando el impacto del cambio climático, evidenciado por el retroceso de glaciares, el aumento de temperaturas y los cambios en los patrones de lluvia.

Modelos como del CESM (Community Earth System Model) y MPI (Max Planck Institute), proyectados para el período 2020-2050, indican que habrá cambios significativos en las precipitaciones y la evaporación en diferentes macrocuencas. Se espera una disminución del 1% en las precipitaciones en las macrocuencas Amazónica y del Plata, mientras que en la macrocuenca del Altiplano se anticipa un aumento del 3%. Por otro lado, el modelo MPI predice reducciones del 3% y 8% en las precipitaciones para las macrocuencas Amazónica y del Plata, respectivamente. En cuanto a la evaporación potencial, se pronostica un incremento del 4% al 7% en todas las macrocuencas³¹. Estos cambios en las macrocuencas generarán impactos variados en las ciudades, desde el incremento de desastres como inundaciones y deslizamientos, hasta efectos en la seguridad alimentaria y oportunidades económicas como el turismo.

²⁹ Ministerio de Planificación del Desarrollo, 2021.

³⁰ Ministerio de Planificación del Desarrollo, 2021.

³¹ Ministerio de Medio Ambiente y Agua, 2022.



Según la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC por sus siglas en inglés) de Bolivia, para el 2030 se estima que el 27% del territorio nacional podría verse afectado por sequías persistentes y el 24% por inundaciones altamente recurrentes³². Sin embargo, la información a nivel nacional sobre estos aspectos es limitada, lo que dificulta la identificación de necesidades específicas de adaptación en las áreas urbanas. Es esencial mejorar la recopilación y el análisis de datos a nivel local, para abordar de manera efectiva los desafíos relacionados con el cambio climático en las ciudades.

4.1.6 Baja productividad e informalidad en los centros urbanos

Los centros urbanos, a pesar de cobijar más del 68% de la población del país y ser centros de las actividades económicas secundarias y terciarias, no explotan al máximo su potencial como espacios de generación de oportunidades y desarrollo.

Infraestructura deficiente para la producción

La infraestructura desempeña un papel crucial para el escalamiento de la productividad de los territorios, ya que proporciona la base física necesaria para llevar a cabo actividades económicas. Nuestros centros urbanos carecen de infraestructura adecuada para la producción, siendo ello un obstáculo fundamental para su desarrollo económico.

Según el Reporte Global de Competitividad (2019) elaborado por el Foro Económico Mundial, Bolivia obtiene una calificación baja en el indicador de Infraestructura para la Producción, con una puntuación de 57,1 en una escala que va de 0 a 100. En comparación con otros países de América Latina, Bolivia supera solo a Venezuela en este aspecto.

La falta de infraestructura productiva y su mala gestión se han identificado también como una problemática urgente por la Cámara Nacional de Industrias³³ y ello afectaría especialmente a las pequeñas y medianas empresas (PYMES) obstaculizando sus esfuerzos por acelerar sus procesos de transformación y adaptación a mercados más exigentes.

Concentración en actividades económicas de baja productividad

Un rasgo de la economía urbana boliviana es la alta concentración de actividades en sectores informales y de baja productividad. Micro y pequeñas empresas, muchas de ellas unipersonales o familiares, predominan en el panorama económico, absorbiendo a gran parte de la fuerza laboral. Sin embargo, estas unidades productivas se caracterizan por un bajo uso de capital, tecnología y conocimiento, lo que se traduce en una baja productividad y precarios niveles de ingresos para sus trabajadores.

Deficiente articulación territorial

Otro aspecto que afecta la economía de las ciudades bolivianas, es la deficiente articulación territorial y la falta de conectividad. El país obtiene calificaciones bajas en el Índice de Desempeño Logístico³⁴, lo que se traduce en altos costos logísticos que afectan la productividad y la competitividad de las unidades productivas.

³² Autoridad Plurinacional de la Madre Tierra, 2021.

³³ Cámara Nacional de Industrias, 2019.

³⁴ Corporación Andina de Fomento, 2016.



Los centros urbanos mantienen una deficiente articulación económica con su entorno territorial productivo, debido a una falta de infraestructura urbana que potencie los recursos generados en el campo; asimismo, la deficiente conexión vial con otros centros urbanos con el mismo tipo de producción o producción complementaria no permite generar procesos de colaboración y complementariedad económica entre estos centros urbanos que permitan generar sinergias que multipliquen sus esfuerzos productivos, dificultado por la inexistencia de políticas departamentales y municipales dirigidas a potenciar la economía municipal y departamental. En este sentido, la falta de infraestructura de transporte adecuada, como carreteras, puertos y ferrocarriles, limita el acceso a los mercados y dificulta el comercio.

No se han creado planes o estructuras logísticas apropiadas para manejar la movilidad y la entrega de mercancías en áreas urbanas. Lo cual afecta la sostenibilidad, la coordinación y la integración de los procesos logísticos en entornos urbanos. Hay fragilidades en las capacidades logísticas que ponen en riesgo el suministro de bienes y servicios y la productividad en las ciudades.

Baja inversión en innovación

Es un factor que limita el crecimiento de la productividad y la competitividad de las unidades productivas al interior de la economía urbana, que por otro lado, de acuerdo a la política productiva debe buscar la complementariedad y la colaboración entre estas unidades. Las empresas bolivianas destinan un porcentaje ínfimo de sus recursos a actividades innovadoras, lo que limita su capacidad para desarrollar nuevos productos y procesos, adaptarse a las cambiantes demandas del mercado y competir con empresas de otros países.

Bolivia invierte el 0,16% del PIB en investigación y desarrollo (I+D), frente a un promedio regional de 0,65% y de 2,4% de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)³⁵, debiendo la política económica nacional revertir esta situación de desventaja.

Desaprovechamiento del capital humano

A pesar de contar con una población joven y mejor formada que en el pasado, las industrias urbanas no aprovechan al máximo la calificación de la fuerza laboral. Las tendencias internacionales de generación de economías y productividad se sustentan en la "economía del conocimiento" que se refiere a la creación de una fuerza laboral con alto grado de capacitación, debiéndose generar espacios de oportunidad para su desarrollo y aprovechamiento, sin embargo, el empleo acorde al bono demográfico del país se concentra en sectores intensivos en mano de obra que requieren poca formación, como el comercio y los servicios. Esta situación genera un desfase entre las habilidades de la población y las necesidades del mercado laboral, lo que limita el desarrollo económico y la generación de empleos de calidad.

4.1.7 Conflictos sociales en entornos urbanos

La conflictividad urbana abierta se observa en las manifestaciones públicas de sectores de la sociedad que solicitan reivindicaciones de sus derechos económicos, sociales y políticos, advirtiéndose ser una expresión superficial de contradicciones profundas entre sectores

³⁵ Foronda, Beverinotti, & Suaznábar, 2018.

sociales y la autoridad legalmente constituida, así como entre sectores ciudadanos de intereses contrapuestos; asimismo, también se presenta conflictividades internas de bajo nivel e interpersonal que son manifestaciones de las problemáticas generadas por los desajustes sociales, económicos e institucionales.

Baja confianza interpersonal

Baja confianza que se verifica tanto entre personas como hacia las instituciones, este aspecto socava la cohesión social y obstaculiza la participación ciudadana, dificultando la construcción de una convivencia basada en la cooperación y el respeto mutuo. Por ejemplo, datos de la Corporación Latinobarómetro (2018) muestran que sólo un 15% de la población boliviana cree que se puede confiar en las otras personas.

Brecha entre valores y acciones

Se observa una notable discrepancia entre los valores que la sociedad boliviana considera importantes para una convivencia armónica y su aplicación práctica en la vida diaria. Factores como la falta de educación cívica, la influencia cultural, las presiones socioeconómicas y la percepción de impunidad pueden contribuir a esta discrepancia, que puede tener consecuencias profundas como la erosión de la confianza y el sentido de comunidad, generando tensiones sociales, aumentando la desconfianza y fragmentando la sociedad.

Un estudio realizado en Santa Cruz de la Sierra, encontró diferencias significativas entre los valores considerados importantes para una mejor convivencia y su cumplimiento efectivo. Aunque se identificaron valores como la participación en procesos electorales, el respeto a las normas de tránsito, la amabilidad y el cuidado del medio ambiente como fundamentales, sólo el 36% de la población afirmó ponerlos en práctica siempre³⁶.

Percepción de falta de respeto y baja conciencia ciudadana

Existe una percepción generalizada de que las normas y las autoridades no son respetadas, y que los espacios públicos no son protegidos ni cuidados. Esta percepción socava la confianza en las instituciones y genera un ambiente de descontento y desconfianza. La Encuesta de Percepción Ciudadana sobre la Calidad de los Servicios Públicos corrobora esta percepción, en este aspecto la imagen que proyecta la institución policial es de las más bajas³⁷.

A su vez los GAMs identifican la falta de conciencia ciudadana como uno de los principales problemas en la administración de los espacios públicos, traducida en comportamientos negativos como la falta de respeto a las normas, el vandalismo y la contaminación ambiental, impactando negativamente en la convivencia.

Inseguridad y conflictividad

La percepción de inseguridad en las regiones metropolitanas y ciudades de Bolivia ha experimentado un aumento notable en los últimos años, generando actitudes defensivas en las interacciones diarias de las personas. La desconfianza hacia la Policía Nacional ha llevado a que prefieran resolver sus problemas y conflictos por sus propios medios³⁸.

³⁶ Captura Consulting & Revolución Jigote, 2014.

³⁷ Programa de Apoyo a la Democracia Municipal, 2013.

³⁸ Price Waterhouse Coopers, 2018.



Las relaciones institucionales también se ven afectadas por niveles de conflictividad. Los disturbios sociales que abarcan manifestaciones, marchas, huelgas, bloqueos y tumultos, muestran una variación significativa en su tasa anual, según datos del Instituto Nacional de Estadística, el año 2016 se registra un aumento del 20% en comparación con el 2015³⁹.

Ausencia de integración en torno a una identidad común

Aunque la población de las ciudades bolivianas expresa satisfacción con las características de sus lugares de residencia y sus aspectos culturales⁴⁰, aún no se han desarrollado mecanismos efectivos para promover la vinculación y la convivencia comunitaria basadas en intereses compartidos. La diversidad étnica no siempre se valora como un rasgo positivo, generando entornos de difícil convivencia y actitudes de desconfianza hacia migrantes e indígenas.

Disparidades espaciales y socioeconómicas

Es esencial reconocer que las disparidades espaciales basadas en factores socioeconómicos generan barreras significativas para el acceso equitativo a oportunidades y servicios básicos en los asentamientos urbanos, lo que perpetúa y profundiza las contradicciones entre los distintos estratos de la sociedad urbana. Por lo tanto, cualquier política dirigida a abordar las desigualdades urbanas debe abordar de manera integral estas disparidades espaciales y socioeconómicas que desembocan en conflictos en los entornos urbanos, buscando promover la inclusión y la equidad en el acceso a los recursos y servicios urbanos.

4.1.8 Conclusiones

En Bolivia, el crecimiento urbano se ha caracterizado por la acelerada expansión de baja densidad, si bien ha permitido un acceso mayor a suelo y vivienda propia a los sectores más desfavorecidos, tiene como contraparte la inseguridad de la tenencia, la carencia de servicios básicos, dificultades de conectividad con las oportunidades laborales e incremento del tiempo de traslados, así como otros costos y externalidades adicionales como la inseguridad y la degradación ambiental.

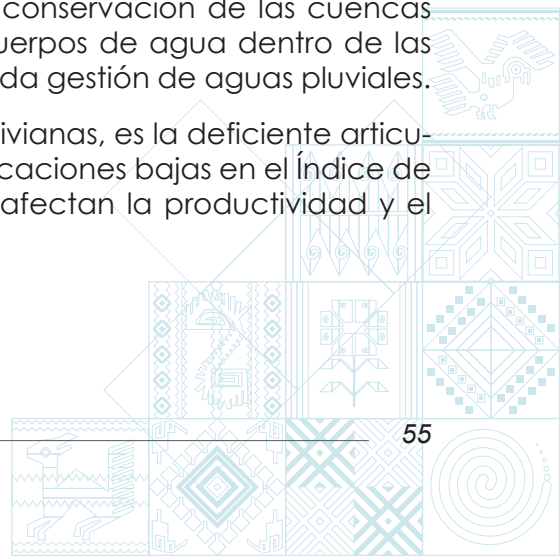
La planificación urbana con reducido enfoque de género y generacional, no considera la diversidad de habitantes de las ciudades, así como tampoco las necesidades diferenciadas de las mujeres y otros grupos vulnerables en la ciudad. Las mujeres que residen en áreas urbanas no disfrutan de igual forma que los hombres los beneficios de la urbanización, perciben menores ingresos y cuentan con menor representatividad en la esfera pública y la toma de decisiones.

La gestión del agua en las ciudades, centrada principalmente en el suministro de agua potable, carece de una perspectiva integral que aborde la conservación de las cuencas hidrográficas, la recarga de los acuíferos, la gestión de los cuerpos de agua dentro de las áreas urbanas, el tratamiento de aguas residuales y la adecuada gestión de aguas pluviales.

Otro aspecto que afecta la economía de las ciudades bolivianas, es la deficiente articulación territorial y la falta de conectividad. El país obtiene calificaciones bajas en el Índice de desempeño logístico, lo que se traduce en altos costos que afectan la productividad y el desarrollo económico de las ciudades.

³⁹ Instituto Nacional de Estadística, 2023.

⁴⁰ Cabrera, 2015.



La baja inversión en innovación es un factor que limita el crecimiento de la economía urbana y la competitividad de las unidades productivas al interior de las ciudades que, por otro lado, de acuerdo a la política productiva debe buscar la complementariedad y la colaboración entre ciudades.

Factores como la falta de educación cívica, la influencia cultural, las presiones socioeconómicas y la percepción de impunidad pueden contribuir a generar discrepancia, que puede tener consecuencias profundas como la erosión de la confianza y el sentido de comunidad, generando tensiones sociales, aumentando la desconfianza y fragmentando la sociedad.

4.2 Regiones Metropolitanas

4.2.1 Antecedentes y diagnóstico

El país vive un proceso de transición pasando de un carácter rural a uno mayoritariamente urbano, donde las dinámicas de las principales ciudades, con su oferta de oportunidades de progreso económico y mejores condiciones de vida, ha provocado la migración constante de la población, surgiendo al mismo tiempo el fenómeno de la multilocalidad de los migrantes, que no abandonan completamente su lugar de origen por diversos factores que incluyen el apego a su lugar de origen (topofilia) y aspectos económicos (propiedad).

La multilocalidad se manifiesta cuando los pobladores se asientan en una ciudad sin abandonar completamente su lugar de origen, migran a otras ciudades cercanas o al mismo centro metropolitano, debido fundamentalmente a razones económicas, generando los siguientes impactos en el desarrollo urbano: conduce a una diversificación económica al existir personas que tienen ingresos en diferentes áreas económicas que pueden fortalecer la economía, tienen tendencia a agruparse en espacios donde viven personas del mismo origen, trasladando a la ciudad sus costumbres locales, sin embargo, puede afectar la identidad y cohesión social en el mismo centro urbano. Por otro lado, ejercen presión sobre los servicios públicos como el transporte, infraestructura y vivienda.

La multilocalidad presenta desafíos a la planificación urbana, obligando al gobierno local considerar la gestión de la expansión sostenible de la huella urbana. Es de considerar, que la mayor parte de las ciudades se ordenan siguiendo lógicas de asentamiento y edificabilidad espontáneas y precarias, generando patrones de ocupación de suelo poco servido, con baja densidad y desigualdades socioespaciales. Esto, sumado al crecimiento de la población, ha generado también el fenómeno de la metropolización que denota el crecimiento demográfico, espacial y operativo de las ciudades, concentrando el mayor porcentaje de la población del país.

Las áreas metropolitanas abarcan territorios urbanos, suburbanos y rurales, que se estructuran con el centro atractor del conurbado, lugar que concentra la actividad económica y los servicios más importantes de la región. Su integración y relacionamiento se garantizaría mediante un sistema de transporte y accesibilidad bien desarrollados, lo cual lamentablemente a la fecha tiene características caóticas y de desorden.

El crecimiento y la aglomeración de la población en centros urbanos pueden generar ventajas o desventajas respecto a la calidad de vida de sus habitantes. En su mayoría la aglomeración ha ocasionado el desorden, la exclusión y la precariedad de los hogares. Los desequilibrios económicos, sociales y ambientales de las ciudades pueden generar barreras



para el desarrollo de las regiones metropolitanas. Característica que se replica en las áreas metropolitanas de Bolivia, donde el alto crecimiento demográfico y el aumento de una serie de problemáticas económicas, sociales e institucionales demandan una mejor y mayor planificación.

Esta situación lleva a las conurbaciones a la necesidad de fortalecer sus capacidades institucionales, a fin de mejorar su gestión urbana y cumplir objetivos comunes. Para lo cual es necesario desarrollar y promover la conformación de regiones metropolitanas, para promocionar y ejecutar proyectos de inversión que superen el ámbito municipal.

4.2.2 Proceso de metropolización

Bolivia se estructura a partir del crecimiento acelerado de la mancha urbana de las tres ciudades más importantes del país, que provienen de un complejo proceso de desestructuración económica agraria, cuya principal base económica en ese entonces fue la minera, seguido de la economía rural de autosostenimiento alimentario. Esta desestructuración, se inicia con la ley de reforma agraria de 1952, que modifica las relaciones de propiedad del campesino, así las comunidades agrarias comienzan a enfrentarse al desafío de la propiedad individual frente a la ancestral propiedad comunitaria, aspecto que impidió la exitosa gestión de la productividad del suelo, generando el microfundio.

La baja productividad y la consecuente pobreza agraria provocaron las primeras migraciones masivas hacia los centros urbanos, que en ese entonces eran La Paz y Cochabamba. Este fenómeno se produjo en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra gracias al Plan Bohan (1941-1942), que inicia en 1952 el impulso de la marcha hacia oriente con el objeto de aprovechar el potencial agrícola. Posteriormente, desde la década de los años 60 y 70 se registra un crecimiento económico acelerado gracias a los hidrocarburos y las inversiones asociadas a este rubro, acentuando los flujos migratorios y su expansión. Crecimiento que en Santa Cruz de la Sierra fue regulado gracias a la implementación de la planificación urbana mediante el Plan Techint, bajo el concepto de ciudad jardín, que estructura la actual forma de la ciudad.

En la década de los años 80 y 90, debido al Decreto Supremo 21060, el país entra en un proceso económico neoliberal que implica la privatización de las unidades productivas a cargo del Estado, implicando el cierre de minas y la consecuente migración de los mineros y pobladores vinculados con la economía minera, cuyas ciudades receptoras han sido principalmente las ciudades de El Alto, La Paz, Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba.

Con estos antecedentes, los aglomerados metropolitanos de La Paz, Santa Cruz y Cochabamba, que actualmente acogen a más de la mitad de la población de Bolivia, denotan un crecimiento acelerado de su huella urbana, causada por las oportunidades y proceso de migración campo-ciudad, generando al mismo tiempo problemáticas urbanas, resultando en una expansión de asentamientos urbanos no controlados. Esta estructura metropolitana se entiende a partir de: la relación estrecha y dependiente con su entorno externo, tanto departamental, nacional e internacional; el proceso de metropolización que es parte del desarrollo histórico del país, de acuerdo al cual se han ido formando los demás centros urbanos, sin ningún proceso de desarrollo regional planificado; las conurbaciones metropolitanas son ya un hecho físico, poblacional y político que urge atención y desarrollo regional; y la transformación de problemas comunes entre sus municipios a problemas metropolitanos.

4.2.3 Dificultades en la metropolización

A pesar de las oportunidades que ofrecen las conurbaciones metropolitanas, la falta de una política, planificación y gestión adecuada, así como la debilidad en la gobernanza urbana ha impedido que se conformen las regiones metropolitanas como institución supra-municipal que administre y gestione el desarrollo urbano y regional para alcanzar su máximo potencial.

Aunque los tres conglomerados metropolitanos tienen características que las diferencian, el común denominador que se observa es la “dispersión competencial y la débil coordinación horizontal y multinivel, que han establecido una desarticulación y fragmentación en la gestión y el desarrollo de los territorios conurbados”. Situación que ha resultado de un débil marco normativo para la consolidación de una institucionalidad metropolitana, ocasionando que las tres conurbaciones metropolitanas tomen diferentes caminos en su proceso de metropolización, lamentablemente sin resultados eficientes en los tres casos.

Se verifica una descoordinación institucional y multinivel, en cuanto a establecer acuerdos y delinear un camino conjunto para la constitución de verdaderas regiones metropolitanas; aunado a un crecimiento ordenado y articulado del área metropolitana, efectos de la existencia de coherencia y planificación integral.

Insuficiente marco normativo para la conformación de regiones metropolitanas

En el contexto boliviano, el proceso de metropolización corresponde a un marco legal encabezado por la CPE, que reconoce la región y la conformación de regiones metropolitanas a través de su Art. 280 “la región, conformada por varios municipios o provincias con continuidad geográfica y sin trascender límites departamentales, que compartan cultura, lenguas, historia, economía y ecosistemas en cada departamento, se constituirá como un espacio de planificación y gestión (...) En las conurbaciones mayores a 500.000 habitantes, podrán conformarse regiones metropolitanas”.

De igual manera la Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez (LMAD) establece en su Art. 19 I. “la región (...) tiene por objeto optimizar la planificación y la gestión pública para el desarrollo integral, y se constituye en un espacio de coordinación y concurrencia de la inversión pública. II. La región (...) como espacio territorial para la gestión desconcentrada forma parte del ordenamiento territorial, que podrá ser definida por el gobierno autónomo departamental”, asimismo, establece la conformación de un Consejo Metropolitano, como órgano superior de coordinación para la administración metropolitana, integrado por representantes del GAD, GAMs y del nivel central del Estado.

En razón que la normativa establece la creación de una región metropolitana mediante ley, sin aclarar el nivel gubernamental para su aprobación. La región metropolitana Kanata es creada mediante Ley nacional N° 533 del 27 de mayo de 2014, pese a que conforma un Consejo Metropolitano, no consolida su estructura institucional.

La región Metropolitana de Santa Cruz tiene un recorrido normativo que inicia con la aprobación de la Ley departamental N°110 del 12/11/2015, donde se determina la “Creación de la región metropolitana como una necesidad departamental”, seguida por la Ley departamental 187 31/01/2020, de creación y regulación de la región metropolitana “Santa Cruz Metròpoli”, por otro lado, el Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz aprobó la Ley municipal N°1265 19/12/2019, bajo el tenor “Impulsar el área metropolitana de La Gran Santa



Cruz", posteriormente se aprobó la Ley municipal N°1433 23/04/2021 que autoriza la participación del GAMSCS en la región metropolitana Santa Cruz Metrópoli, aprobada por ley departamental. Al igual que Kanata esta nueva región metropolitana no consolida su institucionalidad.

Por otro lado, la región metropolitana de La Paz solo aprueba la Ley departamental N° 120 departamental de 27 septiembre de 2016 que declara prioridad y objetivo departamental la conformación de la "Región Metropolitana de La Paz", sin alcanzar su creación, quedando esta conurbación sin una base normativa e institucional que la declare como región metropolitana.

En la experiencia de los tres procesos se evidencia que el insuficiente marco normativo ocasionó que cada región siga vías diferentes para su creación. Las dos regiones metropolitanas que fueron conformadas por diferentes leyes, no lograron crear la instancia ejecutiva metropolitana, lo que originó que cada Gobierno Autónomo Departamental instaure de forma provisoria instancias metropolitanas departamentales. A este contexto, se suma la insuficiente voluntad política de algunas autoridades para coordinar la consolidación de las regiones metropolitanas, y otras para dar continuidad al proceso de metropolización de anteriores gestiones.

Débil coordinación institucional en la conformación de regiones metropolitanas

El insuficiente marco normativo para conformar las regiones metropolitanas, hizo que cada región metropolitana de Bolivia siguiera un proceso diferente.

Cochabamba: La Región Metropolitana "Kanata" conformada por Cochabamba, Quillacollo, Tiquipaya, Sacaba, Cochabamba, Sipe Sipe, Vinto y Colcapirhua, mediante Ley Nacional N° 533 de 27 de mayo de 2014, establece los objetivos, las competencias y las responsabilidades de la región, conforma el Consejo Metropolitano compuesto por los alcaldes de los municipios que lo constituyen, representantes del nivel central del Estado y presidido por el gobernador. Ante la ausencia de la creación de la Secretaría Metropolitana, desde el Gobierno Departamental se crea una instancia que trata la problemática metropolitana.

Para su planificación, se elaboró Agendas Metropolitanas Sectoriales en base a los objetivos de la Estrategia de Desarrollo Metropolitano (EDIM), que aún está en proceso de ser aprobada. En dichos instrumentos se identificaron proyectos estratégicos, de los cuales, algunos se lograron implementar y otros están en proceso gracias al financiamiento del nivel central del Estado, apoyo de organizaciones internacionales y concurrencia financiera de los municipios de la región metropolitana.

A pesar de la existencia de la ley, la institucionalidad metropolitana enfrenta dificultades significativas en cuanto a la coordinación interinstitucional, que dificultan la consolidación y financiación de su institucionalidad y la implementación de proyectos metropolitanos.

Santa Cruz: La región metropolitana de Santa Cruz creada mediante Ley departamental N° 187 de 31 de enero de 2020, conformada por los municipios de Santa Cruz de la Sierra, Porongo, La Guardia, El Torno, Cotoca y Warnes, pese a su marco normativo de creación no logró la conformación de una estructura institucional metropolitana, por tanto, el Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz creó la instancia departamental de asuntos metropolitanos, encargado de gestionar la metropolización, consolidar la institucionalidad y establecer un proceso de planificación junto a los municipios que componen la región. Dicha instancia elaboró estudios en escala metropolitana y agendó proyectos estratégicos metropolitanos.

Uno de los principales escollos que atraviesa la región, es no haber logrado una coordinación efectiva entre los municipios que integran la región metropolitana, ya que la colaboración y la voluntad política para trabajar juntos son esenciales para el éxito de la metropolización, así como, establecer recursos y financiamiento para sostener la institucionalidad y la implementación de proyectos y servicios metropolitanos.

La Paz: La conurbación metropolitana de La Paz, conformada por La Paz, El Alto, Aochacalla, Mecapaca, Palca, Viacha, Laja y Pucarani, no ha logrado configurarse como región metropolitana mediante ley, solo se declaró prioridad y objetivo departamental la conformación de la región metropolitana de La Paz y actualmente cuenta con un proyecto de Ley de creación, presentado al senado de la Asamblea Nacional por una iniciativa ciudadana. En la gestión 2016-2020 se elaboró una Estrategia de Desarrollo Integral (EDI) que no llegó a un proceso de aprobación en el GADLP, una Agenda de Desarrollo Sostenible, ni la creación del Comité Impulsor de la Agenda Metropolitana.

Su proceso tiene como principal objetivo la culminación y aprobación de la ley de creación de la región metropolitana de La Paz por la Asamblea Legislativa Plurinacional, para que establezca una estructura institucional y vías de financiamiento de su institucionalidad y de la implementación de proyectos metropolitanos. Seguidamente se deberá establecer la coordinación institucional entre los municipios que participan de la conurbación, para establecer una estructura institucional que gestione el desarrollo integral de la región metropolitana. Por otro lado, debe superar la falta de voluntad política que ha sido un obstáculo difícil de superar.

Así mismo, se aprecia en las tres regiones metropolitanas problemas de límites territoriales jurisdiccionales, alta injerencia política en la gestión municipal y asimetrías en las capacidades institucionales. Lo que ha ocasionado conflictos de administración del territorio municipal y una deficiente administración y planificación del territorio metropolitano.

Inexistente coordinación multinivel para establecer concurrencia financiera para una gestión metropolitana

Las tres aglomeraciones metropolitanas acogen alrededor de la mitad de la población de Bolivia y pese a compartir problemáticas comunes, los gobiernos municipales participantes de las conurbaciones no logran aunarse efectivamente para llegar a soluciones coordinadas de problemas metropolitanos. Por ejemplo, en movilidad y accesibilidad urbana, abastecimiento de servicios básicos, problemas ambientales y cambio climático, gestión de riesgos y el desarrollo económico productivo, siendo uno de sus principales obstáculos el financiamiento de estos.

En este contexto, uno de sus principales retos es establecer vías de financiamiento respetando el principio de equivalencia fiscal, para financiar acciones metropolitanas entre los municipios que componen la región metropolitana. A esto, se adiciona como actores sustanciales los niveles departamental y nacional, cuya relación multinivel debe considerar la distribución de responsabilidades y participación en la región metropolitana que irá de la mano con la capacidad de ingresos para implementar proyectos de escala metropolitana a menor costo.

En este marco, el régimen autonómico establecido por la Constitución Política del Estado y la Ley Marco de Autonomías y Descentralización plantea la necesidad de adoptar un esquema financiero acorde con cada institución. Sin embargo, el marco normativo no ha experimentado modificaciones significativas, pese a los cambios profundos en las dinámicas



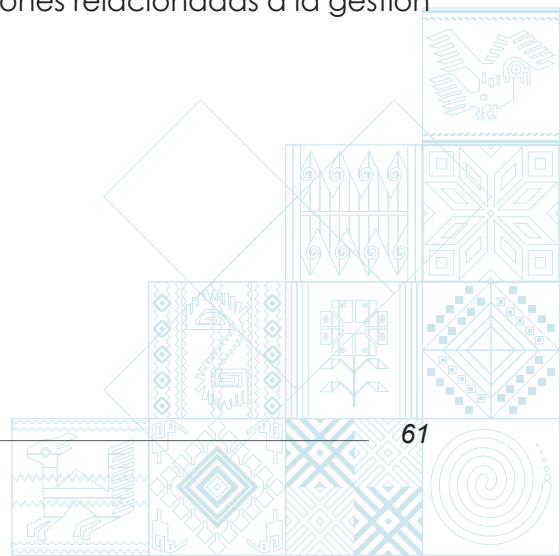
económicas y sociales de las conurbaciones metropolitanas. Es así que la distribución de recursos se ha convertido en el punto neurálgico, por la necesidad de sostener la provisión de bienes y servicios y la solución de problemas metropolitanos de manera eficiente, optimizando los recursos de los gobiernos municipales.

En el caso de los municipios, las transferencias de recursos públicos a los gobiernos municipales, tienen en el Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) una importante fuente de financiamiento, con base en el número de habitantes; sin embargo, la coparticipación de impuestos nacionales (IVA, IT, IUE, ICE, RCIVA, ISAE y GA), tiene un comportamiento más sostenible en el tiempo, pues no depende de la fluctuación de los precios internacionales de las materias primas. Adicionalmente, para municipios urbanos con mayor población, una fuente importante de ingresos se encuentra en el ejercicio de su dominio tributario de recaudación de impuestos a bienes inmuebles y vehículos. Además, la normativa vigente restringe el uso y destino autónomo de los recursos de las Entidades Territoriales Autónomas. Los "gastos obligatorios o competenciales" reducen notablemente la capacidad de inversión, dando prioridad a los programas sociales como las partidas destinadas a salud, bonos y fortalecimiento institucional entre otras.

Por otro lado, al interior de las regiones metropolitanas se identifican municipios que contienen la mayor parte de los bienes y servicios, fuentes laborales, comercio etc., ocasionando un alto tránsito regular de residentes de otros municipios de la región metropolitana y de otros de afuera. Esta situación genera costos y gastos adicionales para los gobiernos municipales de municipios atractores, que atienden a personas que no aportan al financiamiento de los servicios que utilizan, a diferencia de los residentes que, ya sea a partir de impuestos o indirectamente por la mayor coparticipación poblacional de tributos. Este contexto ocasiona una serie de desequilibrios de inversión en los municipios de un conurbado metropolitano y los beneficiarios de esta inversión.

Por tanto, en las regiones metropolitanas se cuentan con una serie de problemáticas que determinan: que los Gobiernos Municipales cuentan con recursos propios y transferidos limitados, en consecuencia insuficientes, incluso inexistentes recursos para proyectos concurrentes; ausencia de un instrumento legal que establezca las condiciones para la articulación de competencias y concurrencia financiera, para proyectos metropolitanos; y la disminución de posibilidades de acceder a financiamiento de cooperantes internacionales.

Es así, que para una eficiente gestión metropolitana es necesario contar con un marco regulatorio claro, que permita institucionalizar y consolidar los mecanismos de gobernanza metropolitana, para establecer la estructura organizativa, las responsabilidades de los principales actores políticos, los mecanismos de coordinación horizontal y vertical, vías de financiamiento, alianzas público privadas, las formas de participación social; con un alto grado de apropiación municipal que se refleje en la delegación de funciones relacionadas a la gestión metropolitana y en sus instrumentos de planificación.

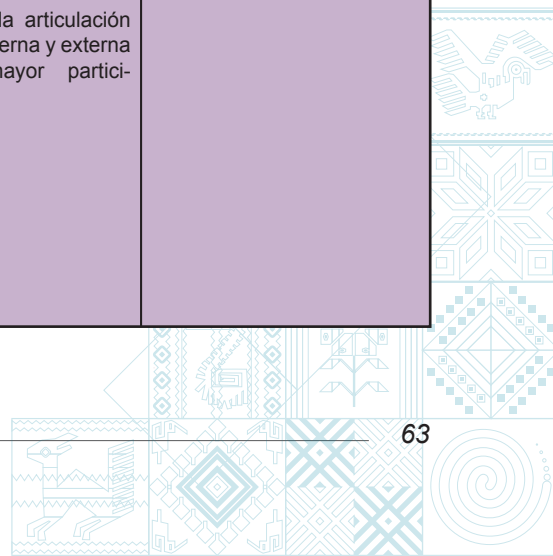


4.2.4 Cuadro comparativo de las tres regiones metropolitanas de Bolivia

ÁMBITO	VARIABLES DE ANÁLISIS	REGIÓN METROPOLITANA DE LA PAZ	REGIÓN METROPOLITANA KATANA	REGIÓN METROPOLITANA DE SANTA CRUZ
Instrumentos Normativos	Ley de creación	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto de Ley de creación de la región metropolitana de La Paz en tratamiento y análisis en el senado de la Asamblea Legislativa Plurinacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Ley nacional N° 533 de creación de la región metropolitana Kanata 	<ul style="list-style-type: none"> Ley departamental N° 187 de creación de la región metropolitana "Santa Cruz Metrópoli".
	Leyes relacionadas	<ul style="list-style-type: none"> Ley departamental N° 120 que declara prioridad la creación de la región metropolitana de La Paz. Convenio Intergubernativo Marco del 2016, para la creación de la región metropolitana de La Paz. 	<ul style="list-style-type: none"> Convenio intergubernativo del 2015 para consolidar los aportes de los GAMs para el funcionamiento de la Secretaría Metropolitana. Reglamento del consejo metropolitano Kanata ajustado al 2017. Convenio intergubernativo del 2017, destinado a comprometer el financiamiento del proyecto de niños, adolescentes y jóvenes en situación de drogodependencia. 	<ul style="list-style-type: none"> Ley departamental N° 110 que declara prioridad la creación de la región metropolitana. Ley municipal del GAMSCS N° 1265 bajo el tenor "Impulsar el área metropolitana de La Gran Santa Cruz". Ley municipal del GAMSCS N° 1433 que autoriza la participación del GAMSCS en la región metropolitana Santa Cruz Metrópoli.
Institucionalidad metropolitana	Consejo metropolitano		<ul style="list-style-type: none"> Consejo Metropolitano presidido por el GAD, GAMs y representante del NCE. Se conformó Comisiones sectoriales que permitieron la coordinación interinstitucional. 	<ul style="list-style-type: none"> Consejo Metropolitano precedido por el GADC, GAMs y un representante del NCE. Comisiones técnicas con miembros del Consejo metropolitano.
	Instancia metropolitana operativa		<ul style="list-style-type: none"> Secretaría metropolitana financiado por aportes de las ETAs que componen la R.M. (aún no conformada), preliminarmente se cuenta con un equipo técnico transitorio metropolitano en el GADC. 	<ul style="list-style-type: none"> Instancia departamental de asuntos metropolitanos dentro del GADSC.
	Participación ciudadana			<ul style="list-style-type: none"> Órgano consultivo con participación de la sociedad civil.
Instrumento de planificación	Estrategia de Desarrollo Integral	<ul style="list-style-type: none"> EDI elaborada, con proceso estancado en el GADLP 	<ul style="list-style-type: none"> EDIM elaborada y en proceso de ser aprobada en el Ministerio de Planificación. 	<ul style="list-style-type: none"> EDI en proceso de elaboración.
	Ejes estratégicos de planificación		<ul style="list-style-type: none"> Temas de diagnóstico: medio ambiente / urbano territorial / desarrollo humano / economía / género / parque nacional Tunari / seguridad ciudadana. Políticas metropolitanas: funciones ambientales / sistemas productivos sustentables / mejoramiento de la calidad de vida / construyendo comunidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Vivienda Sistema gris Sistema formativo y capital humano Centro histórico Sistema logístico Corredores verdes Tren metropolitano HUB Viru Viru
	Instrumentos complementarios	<ul style="list-style-type: none"> Agenda Metropolitana de Desarrollo Sostenible 1ra versión publicada. 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda metropolitana aprobada por el concejo metropolitano. Tres agendas metropolitanas sectoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> Se elaboró Brainshop Metropolitano.



ÁMBITO	VARIABLES DE ANÁLISIS	REGIÓN METROPOLITANA DE LA PAZ	REGIÓN METROPOLITANA KATANA	REGIÓN METROPOLITANA DE SANTA CRUZ
Gestión Metropolitana	Coordinación intergubernativo		<ul style="list-style-type: none"> • La coordinación institucional logró identificar proyectos estratégicos dentro la agenda metropolitana y su implementación. 	
	Articulación competencial		<ul style="list-style-type: none"> • Se logró la delegación de competencias de los GAMs hacia el GADC para la contratación de una empresa que brinde el servicio de recojo de residuos en toda la R.M. • Se solicitó la delegación competencial al MMAYa para la administración, gestión y protección de la ladera sur del Parque Nacional Tunari. 	
Vías de Financiamiento	Financiamiento de la estructura institucional		<ul style="list-style-type: none"> • Instancia metropolitana departamental financiada por el Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba. 	<ul style="list-style-type: none"> • Instancia departamental de asuntos metropolitanos financiada por el Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz.
	Financiamiento de Proyectos		<ul style="list-style-type: none"> • Se cuenta con proyectos financiados por: el NCE, concurrencia financiera de los GAMs de la R.M. 	
Desafíos	Normativo	<ul style="list-style-type: none"> • Consensuar y aprobar la Ley de creación de la Región Metropolitana de La Paz en la Asamblea Legislativa Plurinacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo Intergubernativo Marco Metropolitano en proceso de consenso con los GAMs, bajo los lineamientos estratégicos de desarrollo integral metropolitano y ordenamiento territorial metropolitano. • Se elaboró un proyecto de ley departamental de protección del agua. • 10 proyectos de ley en el ámbito de acciones metropolitanas.
	Institucional	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer una estructura institucional metropolitana. • Consejo Metropolitano presidido por un presidente y vicepresidente elegidos democráticamente entre los miembros del consejo. • Constituir comisiones técnicas. • Crear una instancia institucional Agencia Metropolitana de desarrollo sostenible. • Conformar instancias de participación ciudadana como: Plataforma ciudadana territorial, Plataforma ciudadana sectorial y organizar periódicamente Foros de Desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar una Secretaría Técnica Metropolitana con autonomía administrativa y constituir la MAE del Consejo Metropolitano. • Obtención del código institucional. • Profundizar la articulación institucional interna y externa para una mayor participación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar la estructura institucional metropolitana.



ÁMBITO	VARIABLES DE ANÁLISIS	REGIÓN METROPOLITANA DE LA PAZ	REGIÓN METROPOLITANA KATANA	REGIÓN METROPOLITANA DE SANTA CRUZ
	Vías de financiamiento	<ul style="list-style-type: none"> En el proyecto de ley se propone una agencia metropolitana autónoma (autosustentada). 	<ul style="list-style-type: none"> Obtención de una cuenta fiscal para la Secretaría Metropolitana. 	<ul style="list-style-type: none"> Lograr financiamiento para los proyectos estratégicos de la RMSC. Creación de un fondo de Agua para lograr una seguridad hídrica sostenible.
	Gestión		<ul style="list-style-type: none"> Consolidar líneas estratégicas: <ul style="list-style-type: none"> Santivañez – Parque Industrial, residuos sólidos. Arbieto – Laguna de La Angostura. Colomi – Puerta de acceso al Trópico (y conexión vial con el Beni). Tarata, Cliza, San Benito, Tolata, Anzaldo, etc. (de 20 a 60 min. de Cochabamba, fusión urbana). 	<ul style="list-style-type: none"> Establecer a la RMSC como el integrador estratégico sudamericano. Implementar los proyectos estratégicos metropolitanos en agenda.
Coyuntura y enfoque metropolitano	NCE	Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades PNDIC.		
	GADs	<ul style="list-style-type: none"> La presente gestión del GAD no prioriza el proceso de metropolización, solo participó de reuniones convocadas por el Viceministerio de Autonomía para el tratamiento del proyecto de Ley de creación de la R.M. en el senado. 	<ul style="list-style-type: none"> El GADC asumió la cabeza de la región metropolitana de acuerdo a la Ley, pese al incumplimiento de los GAMs en conformar una Secretaría transitoria y de la inasistencia del NCE a las reuniones del consejo metropolitano. 	
	GAMs	<ul style="list-style-type: none"> No se aprecia acompañamiento activo en el proceso de metropolización, aunque si se identifica interés en la conformación de la R.M. 	<ul style="list-style-type: none"> Los GAMs coordinan la gestión metropolitana llevada a cabo por el GADC, dirigidas a los proyectos estratégicos, pero incumplieron en la conformación de la Secretaría Metropolitana transitoria, 	<ul style="list-style-type: none"> Los GAMs coordinan con el GADSC para implementar acciones metropolitanas impulsadas por el GADC, pero el proceso de coordinación para el Convenio Marco Intergubernativo va lento.
	Sociedad Civil	<ul style="list-style-type: none"> Al no estar creada la R.M. la sociedad civil no identifica una región metropolitana. Así mismo el comité impulsor de la agenda metropolitana conformada en la anterior gestión ya no cumple funciones y se desarticuló. 	<ul style="list-style-type: none"> La sociedad ya asimiló la gestión metropolitana a raíz de la gestión llevada a cabo por el GADC. 	<ul style="list-style-type: none"> La sociedad civil a través de sus organizaciones acompaña y asimila la metropolización como necesario para resolver problemas en esta escala.

Fuente: Elaboración propia



4.2.5 Conclusión

Las tres conurbaciones metropolitanas confrontan dificultades para constituirse en verdaderas Regiones Metropolitanas. Cada región cuenta con diverso grado de avance, siendo el más antiguo la región metropolitana de Kanata (Cochabamba) que cuenta con ley nacional y una institucionalidad que aún no ha logrado conformarse como una autoridad ejecutiva para resolver las problemáticas metropolitanas.

Santa Cruz, con su ley departamental de conformación, está en el proceso de constituir institucionalidad a través de su Gobernación a partir de una política de consensos e identificaciones de problemáticas comunes de los municipios que participan de ella.

La Paz, pese a ser sede del gobierno central, es la conurbación que más dificultades está enfrentando para conformarse como región metropolitana, las diferencias encontradas entre los distintos gobiernos municipales que lo conforman a partir del ejercicio de sus competencias en un territorio conflictuado por la indefinición jurisdiccional, no logran hallar un camino que los una para enfrentar las problemáticas comunes que los agobian.

Para enfrentar la problemática metropolitana, el apoyo articulado de los tres niveles del Estado a las regiones metropolitanas se constituye en un componente importante de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades.

4.3 De la red al sistema de ciudades

4.3.1 Red de ciudades

Las redes se caracterizan por contar con dos elementos básicos: el nodo y la relación o vínculo con lo cual se comunican unos a otros. Los nodos son generadores de actividad de cuyo resultado generan sinergias.

Nodos y vínculos

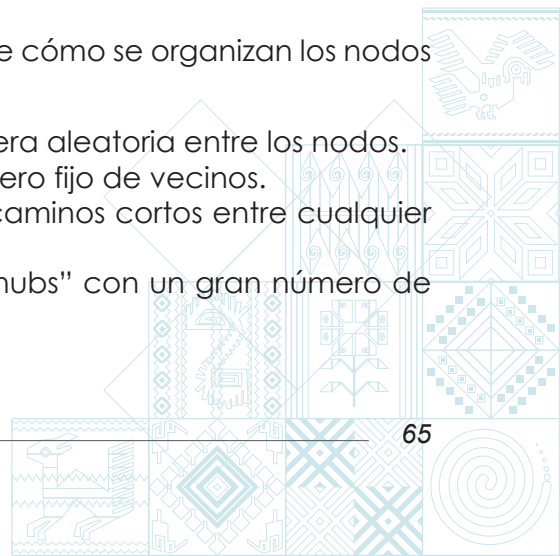
Los nodos representan entidades individuales dentro de una red, como pueden ser personas, lugares, o en el caso de asentamientos urbanos puntos de interés como hospitales, escuelas, o áreas residenciales.

Los vínculos son las conexiones entre estos nodos, que pueden representar relaciones, flujos de tráfico, o cualquier otro tipo de interacción.

Formas de redes

Las redes pueden adoptar diversas formas dependiendo de cómo se organizan los nodos y vínculos, las cuales pueden ser:

- Redes aleatorias: Donde los vínculos se forman de manera aleatoria entre los nodos.
- Redes regulares: Cada nodo está conectado a un número fijo de vecinos.
- Redes de mundo pequeño: Caracterizadas por tener caminos cortos entre cualquier par de nodos y un alto grado de agrupamiento.
- Redes libres de escala: Algunos nodos actúan como "hubs" con un gran número de conexiones.



La constitución de una red de asentamientos urbanos es un proceso complejo que involucra múltiples factores y actores y los aglomerados son el resultado de la evolución histórica, económica, social y política de una región. Estos conglomerados pueden variar en tamaño, desde pequeños pueblos hasta grandes metrópolis, desempeñando cada uno un papel crucial en la formación de una red de asentamientos urbanos. Esta red es un sistema dinámico que refleja la interacción entre diferentes ciudades y pueblos conectados por una variedad de vínculos y relaciones.

4.3.2 El asentamiento urbano y su entorno microrregional

Un asentamiento urbano no se inicia de forma espontánea, es el resultado de complejos procesos socioeconómicos en un territorio determinado. Cuando estas relaciones decaen o sufren procesos de entropía, el asentamiento urbano deja de desarrollarse.

El análisis integral, se inicia con el estudio de la relación con su entorno inmediato a efectos de determinar la importancia de este en su desarrollo. El papel del proceso de ordenamiento territorial es potenciar los elementos positivos y aminorar y/o anular los negativos.

4.3.3 Constitución de la red de asentamientos urbanos

Los asentamientos urbanos no se constituyen de manera aislada, forman parte de vínculos que interactúan entre sí y comparten funciones. Algunas son ciudades nodales que conectan otras urbes.

La red de asentamientos urbanos se constituye a través de la interacción de Nodos, Relaciones o Vínculos y Jerarquías, así:

Nodos: Son los asentamientos urbanos, que pueden ser pueblos, ciudades pequeñas, intermedias y grandes. Cada asentamiento tiene características únicas basadas en su tamaño, ubicación, economía y demografía.

Los nodos son elementos fundamentales en las redes, debido a que son los generadores de actividades, que en el caso de los nodos urbanos son más complejas, debido a que generan muchos tipos de actividades que constantemente están interactuando entre sí, demandando insumos de materiales y energía, así como servicios en términos de demanda y oferta. Esta demanda una vez procesada genera productos de consumo y servicios produciendo dos efectos:

- Agrega valor a los insumos con un trabajo que satisface la demanda para su consumo a través del intercambio interno y externo.
- Genera residuos sólidos y líquidos, que sin un tratamiento planificado afecta al ecosistema; así, el medioambiente que soporta las actividades del nodo sufre procesos de entropía acumulativa si no se lo atiende.

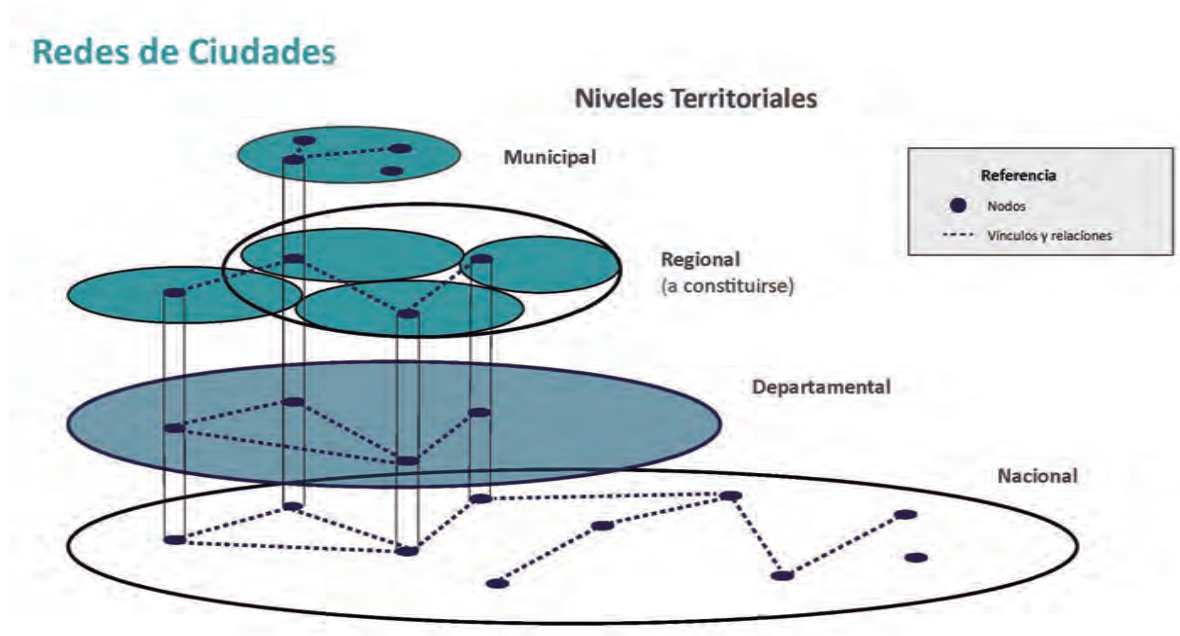
Vínculos y relaciones: Los vínculos entre los asentamientos urbanos pueden ser físicos, como carreteras y ferrocarriles, o no físicos, como relaciones económicas, culturales y políticas. Permiten el flujo de personas, información, valores, bienes, y servicios entre los diversos nodos con los cuales se conectan.

Estos vínculos y relaciones entre los asentamientos urbanos son fundamentales para su funcionamiento y desarrollo, siendo los principales:

- **Conectividad física:** Las infraestructuras como carreteras, puentes y líneas de tren son esenciales para la movilidad y la accesibilidad.
- **Redes económicas:** Las relaciones económicas incluyen el comercio, la inversión, el desarrollo de las cadenas productivas y la cooperación industrial.
- **Cultura y educación:** Los intercambios culturales y educativos enriquecen la diversidad, el turismo y el conocimiento dentro de la red.
- **Gobernanza y política:** Las relaciones positivas entre autoridades políticas, así como las normas y regulaciones que pueden establecerse, permiten facilitar o restringir la interacción entre los asentamientos.

Jerarquía urbana: Existe una jerarquía natural en la red, donde las ciudades más grandes suelen tener más influencia y recursos, mientras que los pueblos y ciudades más pequeñas pueden tener roles más especializados o dependientes.

Figura 1. Redes de asentamientos urbanos



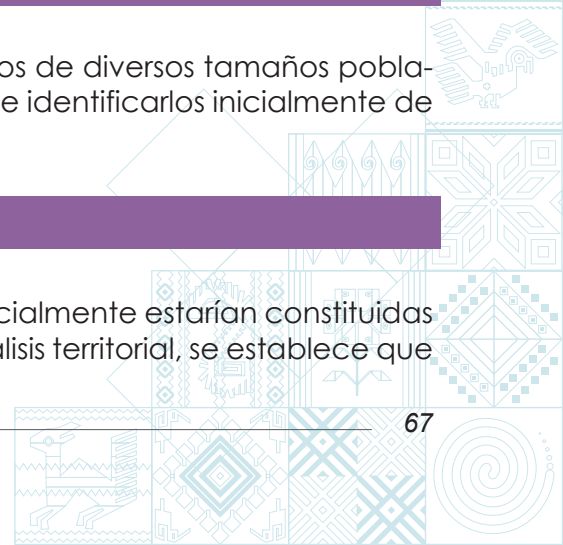
Fuente: Elaboración propia

4.3.4 Identificación de las redes urbanas en el país

Bolivia está constituida por asentamientos humanos urbanos de diversos tamaños poblacionales y que cumplen diferentes funciones y roles. Se propone identificarlos inicialmente de acuerdo a las escalas territoriales.

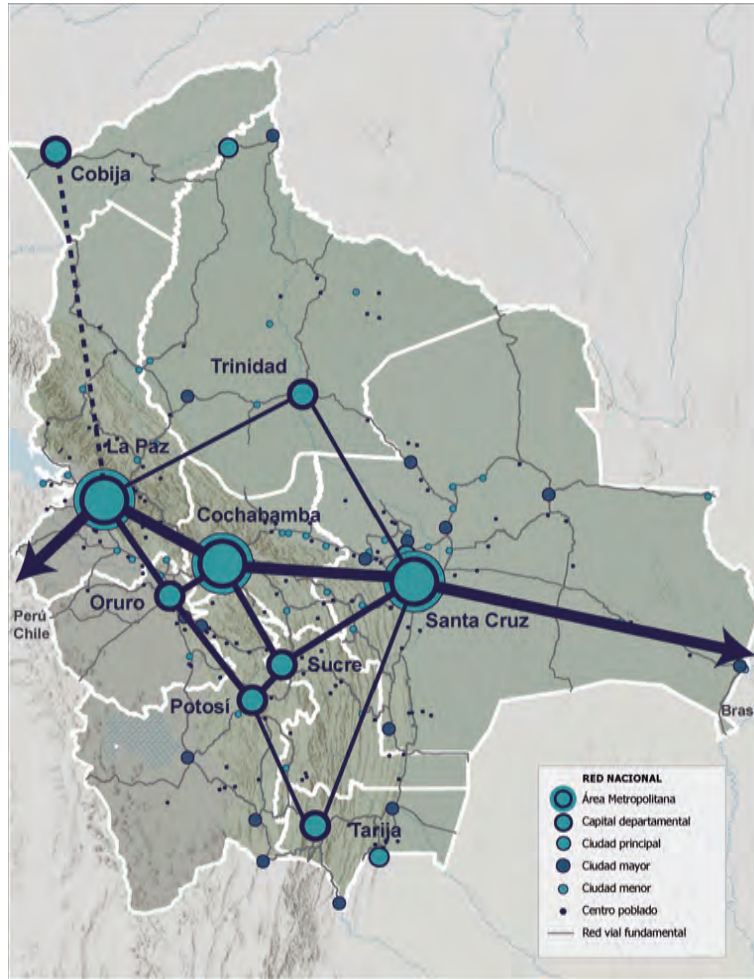
4.3.5 Red Nacional

Primero se identifica una red nacional de ciudades, que inicialmente estarían constituidas por el criterio lógico de las capitales de departamento. Del análisis territorial, se establece que



siete capitales de departamento tienen relaciones o vínculos dinámicos entre sí con diverso grado de intensidad. No así la ciudad de Trinidad que tiene vínculos débiles con La Paz y Santa Cruz, debido a la distancia y las características especiales del territorio, no cuenta con un vínculo carretero directo con la ciudad de Cochabamba; pese a que existe la posibilidad, no se ha logrado consolidar su vinculación por el paso o alrededor del Tipnis⁴¹. La ciudad de Cobija no mantiene vínculos significativos con el resto de las capitales de departamento, constituyéndose en una ciudad de economía fronteriza.

Figura 2. Esquema de la Red Nacional



Fuente: Elaboración propia

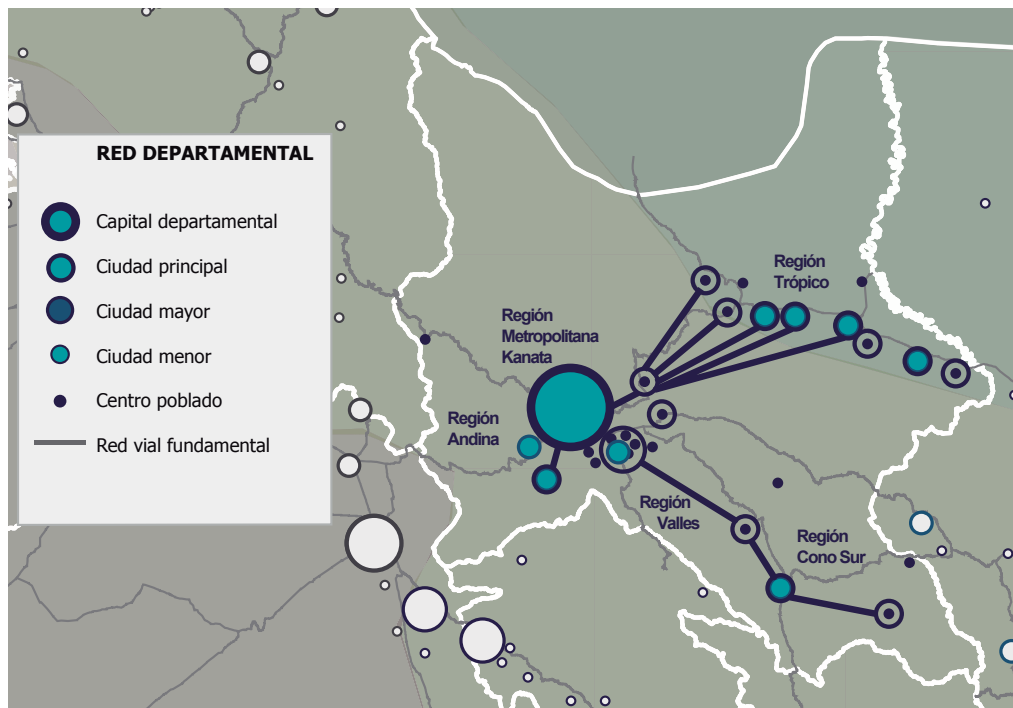
En el mapa se observa la ubicación de las capitales de departamento. La mencionada capital de Pando, Cobija, es la menos integrada a la red de ciudades, sus vínculos con el resto de capitales de departamento son bastante débiles y como ciudad fronteriza tiene mayor relación espacial con las ciudades de Epiaciolândia y Brasileia del vecino país del Brasil; es la capital departamental con menos habitantes del país, siendo un desafío nacional la integración de esta capital a la red nacional de capitales de departamento.

⁴¹ Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro-Sécure.

4.3.6 Redes departamentales

Las redes departamentales están constituidas por los asentamientos urbanos en el territorio departamental a la cabeza de su capital y las capitales de los municipios en su territorio, con vínculos y relaciones principalmente a través de la red departamental de carreteras.

Figura 3. Esquema de la Red Departamental – Cochabamba

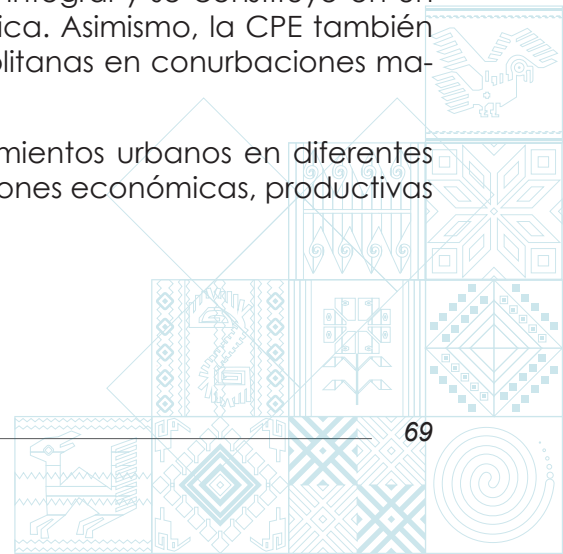


Fuente: *Elaboración propia*

4.3.7 Redes Regionales

Tal como lo establece la Constitución Política del Estado y la Ley Marco de Autonomías, las regiones pueden ser conformadas por varios municipios o provincias, con continuidad geográfica y sin trascender límites departamentales, que compartan cultura, lenguas, historia, economía y ecosistemas en cada departamento. Las regiones tienen el objetivo de efectivizar la planificación y la gestión pública para el desarrollo integral y se constituye en un espacio de coordinación y concurrencia de la inversión pública. Asimismo, la CPE también establece el marco de la conformación de regiones metropolitanas en conurbaciones mayores a 500.000 habitantes.

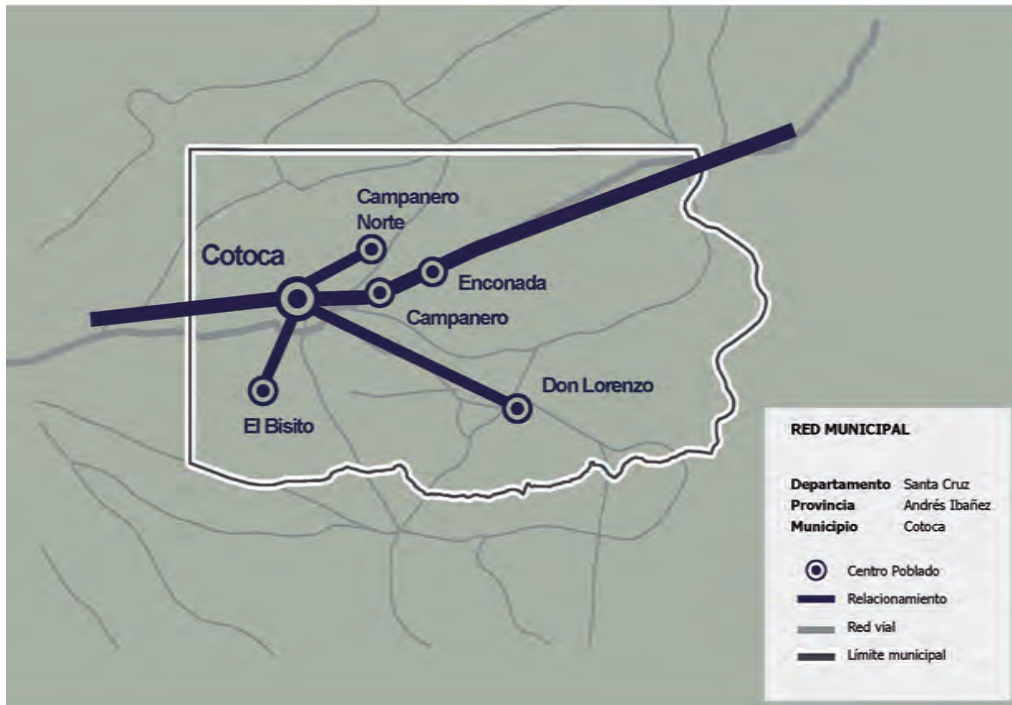
Las redes en las regiones están conformadas por asentamientos urbanos en diferentes escalas, las mismas establecen vínculos urbano-rurales y relaciones económicas, productivas y acceso a servicios.



Redes Municipales

Están constituidas por los asentamientos urbanos a la cabeza de su capital municipal. Estos asentamientos en su generalidad tienen una fuerte relación con su entorno rural, siendo estos los dinamizadores de la economía local a través de los equipamientos, servicios y actividad transformativa que contengan.

Figura 4. Esquema de la Red Municipal – Cotoca



Fuente: Elaboración propia

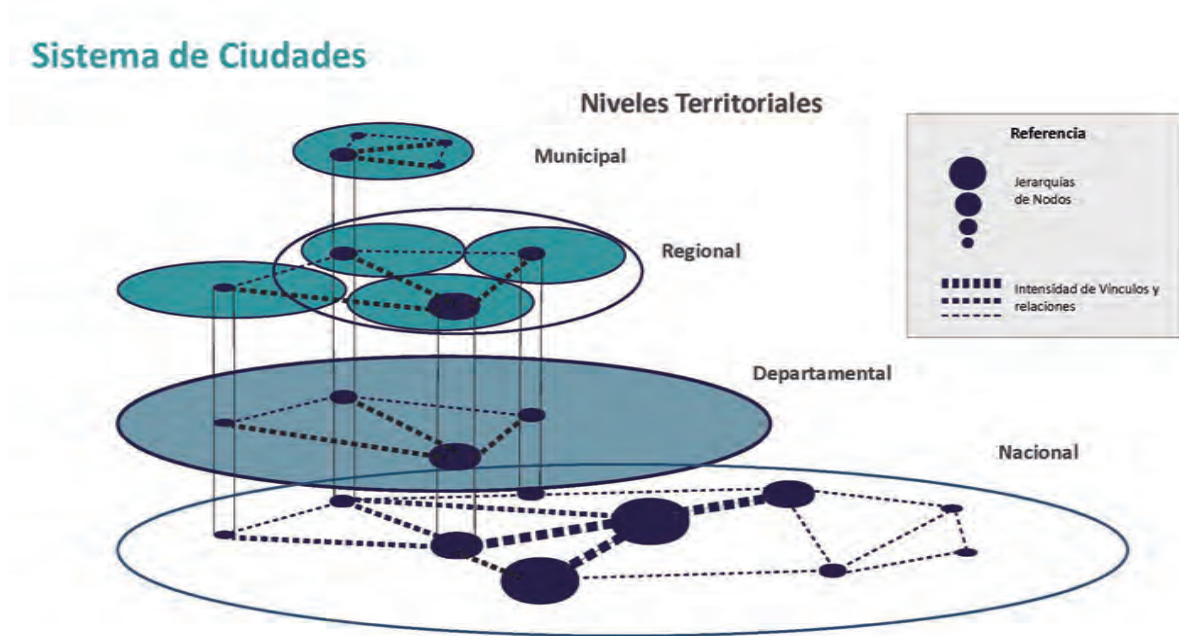
4.3.8 Sistemas de Ciudades

La estructuración del Sistema de Ciudades es un proceso que puede iniciarse de arriba hacia abajo o de abajo hacia arriba, pudiendo ser un proceso que se inicie a partir de un criterio unificador.

Una vez identificadas las redes de ciudades en sus diferentes niveles territoriales y elaborado el proceso de jerarquización, se deben tener presente los detalles que posibilitan la generación de sinergias que las fortalecen. Asimismo, con la visión, objetivos y lineamientos del Plan Nacional de Ordenamiento Territorial, en relación directa con el Plan de Desarrollo Económico y Social, se procederá a asignar roles, funciones y objetivos a los nodos urbanos de las redes identificadas de acuerdo a su categoría o jerarquización.

Con el objeto de equilibrar el desarrollo y el acceso equilibrado a servicios, se deben identificar redes a ser potenciadas mediante el desarrollo de cadenas productivas y la construcción de infraestructura que brinde mejor accesibilidad a servicios, para establecer el desarrollo de sistemas de vínculos y relaciones.

Figura 5. Sistema de Ciudades



Fuente: Elaboración propia

4.3.9 Diagnóstico de la red de ciudades de Bolivia

De acuerdo al desarrollo del diagnóstico de Sistema de Ciudades de la PNDIC, se establece que "...a la fecha, Bolivia no ha logrado consolidar un proceso integrado de planificación territorial que oriente una ocupación más eficiente y sustentable. Los esfuerzos de los distintos niveles de gobierno han sido parciales y dispersos. El nivel nacional se ha caracterizado por una intervención sectorial y fragmentada, prueba de ello es que aún no se cuenta con un Plan Nacional de Ordenamiento Territorial⁴²"

La conformación principal de las redes de ciudades en el país está estructurada sobre la base de la red vial fundamental de carreteras de Bolivia, cuya construcción está a cargo del nivel central del Estado. Esta red conecta vialmente a los principales asentamientos urbanos, comenzando con las capitales departamentales como sedes administrativas de los gobiernos departamentales, y en su recorrido se ha articulado con asentamientos urbanos preexistentes que gracias a su implementación se han desarrollado o en el menor de los casos ha permitido la creación de nuevos asentamientos.

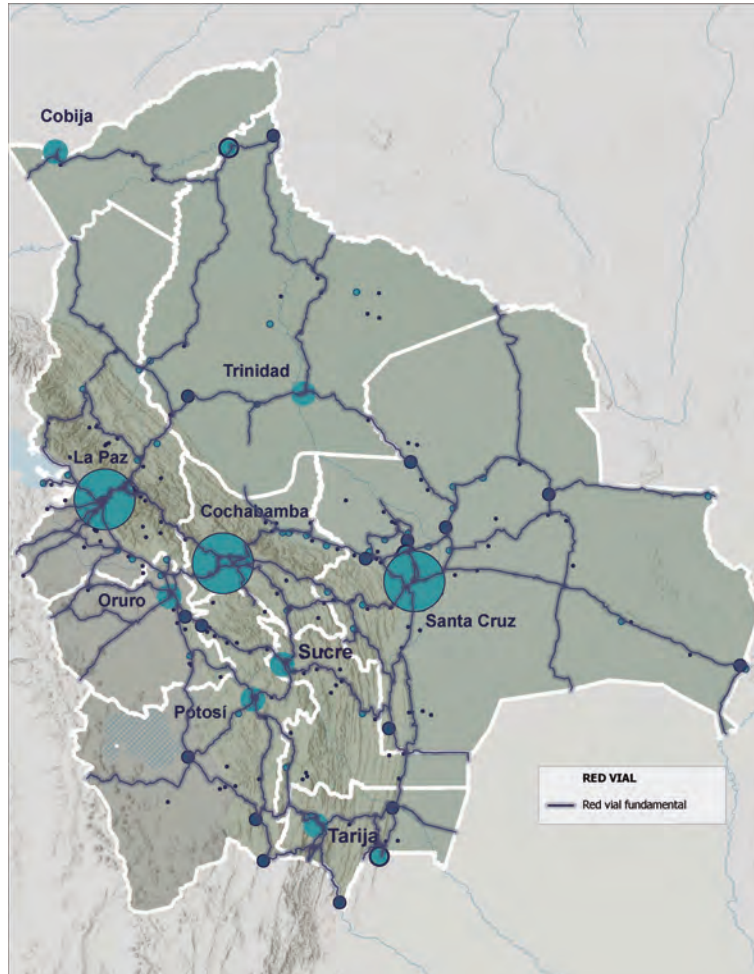
Red vial fundamental

Del análisis del territorio nacional se establece que en concordancia a la vinculación este

⁴² Reportes oficiales al año 2015 del Ministerio de Planificación del Desarrollo (MPD) y el Viceministerio de Vivienda y Urbanismo (VMVU), para el Informe País para Hábitat-III, develaron que tan solo dos municipios habrían logrado la homologación de sus Planes Municipales de Ordenamiento Territorial; no se reportaron sistemas integrados de catastro urbano de acuerdo al Reglamento Nacional de Catastro; tan solo 10% de los municipios predominantemente urbanos reportaron contar con algún instrumento de ordenamiento urbano, sin consideración sobre si fueron aplicados; seis de los Planes Departamentales de Ordenamiento Territorial reportados corresponden solamente al componente de definición de usos de suelo, no se ha logrado elaborar un Plan Nacional de Ordenamiento Territorial y tampoco una política de asentamientos humanos concentrados (informe (Doc 07 Sistema de ciudades de Bolivia-).

– oeste, existe una fuerte vinculación con los tres nodos principales (constituidos por los conurbados metropolitanos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz), a través de la carretera que une estos tres nodos. Alrededor de esta conexión se verifica una alta fragmentación del territorio, dividido en municipios cuyas jurisdicciones territoriales son de pequeña superficie, y se van ampliando en la proporción de su alejamiento a este eje Este-Oeste.

Figura 6. Red vial fundamental y su relación con los nodos metropolitanos



Fuente: Elaboración propia

Red ferroviaria

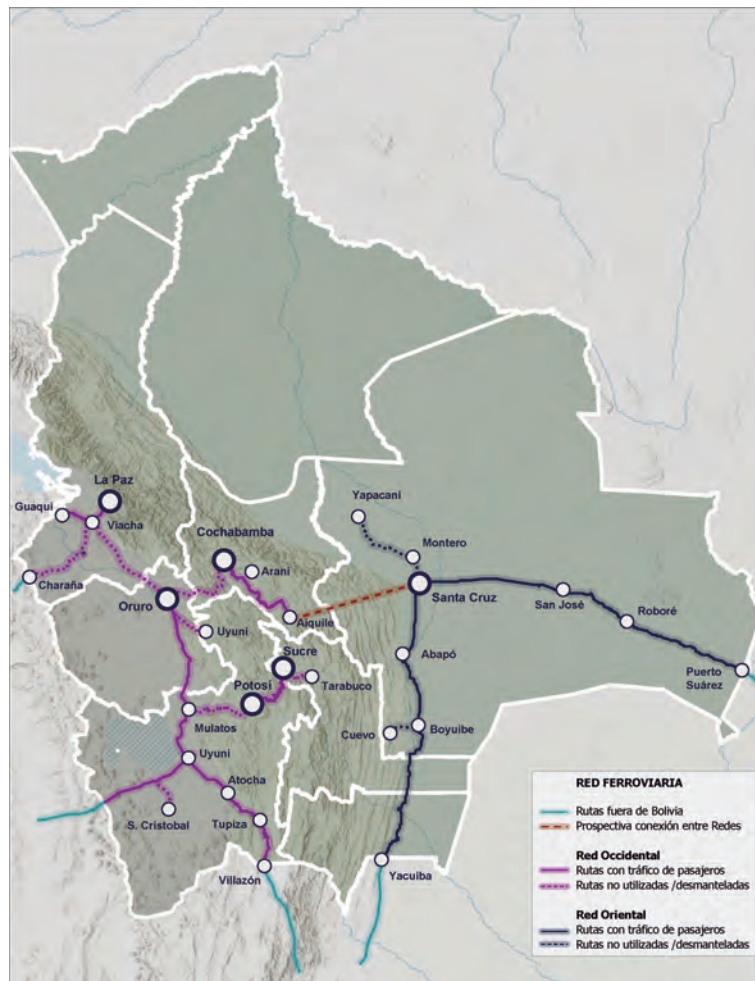
Hasta el año 1993, Bolivia contaba con dos redes ferroviarias no conectadas que propiciaban la conectividad en sus territorios:

Red Oriental: Financiada a cambio de petróleo mediante convenios con Argentina y Brasil, siendo Bolivia un país mediterráneo, las vías férreas desempeñaron un papel fundamental. La historia de sus ferrocarriles es la historia de los esfuerzos del país por llegar primero a puertos del Pacífico y luego a los del Atlántico. La red oriental conectaba Santa Cruz con Puerto Quijarro (en la frontera con Brasil) por el este y por el sur llegaba hasta Yacuiba (frontera con Argentina). Facilitaba el transporte de mercancías y personas en la región oriental del país hacia los puertos del océano Atlántico.



Red Occidental: A fines del siglo XIX, la minería de la plata impulsó la construcción de ferrocarriles en Bolivia. La minería del estaño también contribuyó al avance de los ferrocarriles, formando la red andina o red occidental. Partía desde Oruro y pasaba por Cochabamba y Potosí⁴³, desde este nodo generador se extendía hasta Antofagasta (en Chile), desde Sucre también llegaba a Potosí. Esta red se conectaba con Villazón, y a través de este nodo con la red del norte de Argentina para llegar a Buenos Aires y al Atlántico. Esta ruta conectaba principalmente el altiplano con la costa del Pacífico, básicamente construida para transportar el producto de las minas de los departamentos de Potosí, Oruro y La Paz.

Figura 7. Red ferroviaria occidental y oriental

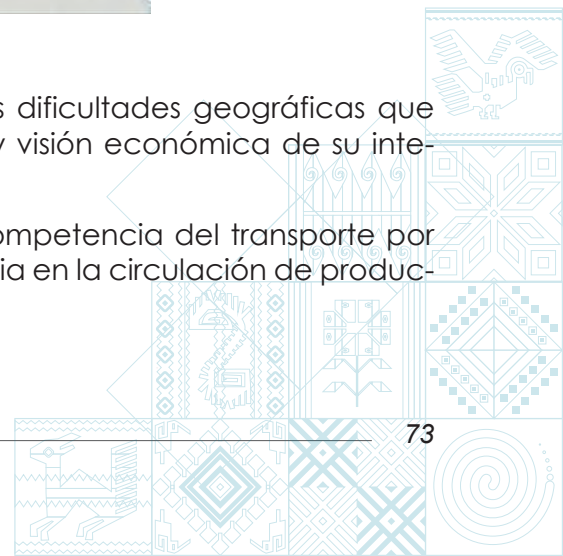


Fuente: Elaboración propia

No se ha logrado integrar las dos redes, en parte por las dificultades geográficas que presentó en su momento y por la falta de voluntad política y visión económica de su integración, que actualmente se está retomando.

Sin embargo, debido a la falta de mantenimiento y la competencia del transporte por carretera, la red ferroviaria a la fecha no representa importancia en la circulación de produc-

⁴³ Fuente: http://sharemap.org/public/Railways_in_Bolivia Geospatial data sources 2014



tos y personas pese a la potencialidad que significa su implementación, debiendo pensarse en las grandes potencialidades que ofrece la rehabilitación e interconexión de ambas redes, integrando definitivamente el país de este a oeste, así como el sur del país, quedando pendiente su extensión hacia el norte del país.

Red de rutas Aéreas Nacionales

La red nacional de conexiones aéreas tiene sus principales flujos entre las principales áreas metropolitanas; convirtiéndose en este caso la ciudad de Cochabamba en un centro de interconexión con casi todas las capitales de departamento, aunque con menos frecuencia se conecta con las ciudades de Sucre, Trinidad, Tarija y Cobija. A pesar de que las ciudades de Potosí y Oruro cuentan con aeropuertos, debido a la cercanía del primero con Sucre y el segundo con La Paz, los vuelos directos son casi inexistentes.

Respecto a las conexiones internacionales, el aeropuerto de Viru Viru de Santa Cruz es el punto de salida hacia el exterior, hacia el norte y sur de América y el continente europeo; y el aeropuerto de El Alto, es el punto de conexión con las ciudades del Pacífico y el norte de América.

Aviación en Bolivia

Avianca y Boliviana de Aviación (BoA): han anunciado un acuerdo interlínea que permite a sus clientes conectar directamente los vuelos de ambas compañías aéreas. Con un solo boleto⁴⁴, los pasajeros pueden volar desde y hacia 7 ciudades en Bolivia, combinando esta oferta con la red de rutas de Avianca, que abarca 24 países y 68 destinos en América Latina y Europa. A través de este acuerdo, los viajeros pueden disfrutar de más de 3.800 vuelos a la semana operados por Avianca. Además, pueden conectar a través de La Paz y Santa Cruz con 11 rutas al interior de Bolivia, visitando ciudades como Cochabamba, Cobija, Oruro y Sucre, entre otras.

Destinos principales de Boliviana de Aviación: conecta Bolivia con destinos internacionales, incluyendo Miami (EE. UU.), República Dominicana, Caracas (Venezuela), La Habana (Cuba), Madrid y Barcelona (España), Lima (Perú), San Pablo (Brasil), Salta y Buenos Aires (Argentina)⁴⁵.

Flujos entre las Áreas Metropolitanas de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz

Para analizar a profundidad los flujos cuantitativos entre estos nodos metropolitanos, es posible utilizar el Diagrama de Flujo Circular, una herramienta que representa cómo fluyen los recursos, bienes y servicios en una economía. A continuación, se desglosa los flujos entre estas áreas:

Flujos de personas:

La Paz - Cochabamba: Existe una migración significativa entre estas dos ciudades debido a oportunidades laborales, educativas y de calidad de vida.

La Paz - Santa Cruz: Aunque distantes geográficamente, hay flujos migratorios por motivos similares, como empleo y estudios.

Cochabamba - Santa Cruz: Ambas ciudades son polos económicos, lo que atrae a personas en busca de empleo y desarrollo.

⁴⁴ Fuente: <https://www.avianca.com/es/sobre-nosotros/noticias-avianca/2022/avianca-y-boliviana-de-aviacion-anuncian-acuerdo-interlinea/>

⁴⁵ Fuente: <https://blog.travelservices.com/2023/11/viajar-con-boliviana-de-aviacion.html>



Flujos de bienes y servicios:

La Paz - Cochabamba: Intercambio comercial de productos manufacturados, alimentos y materias primas.

La Paz - Santa Cruz: La Paz envía bienes manufacturados y recibe productos agrícolas y ganaderos de Santa Cruz.

Cochabamba - Santa Cruz: Intercambio de alimentos, textiles, productos industriales y servicios.

Flujos Financieros:

La Paz - Cochabamba: Transacciones financieras entre bancos, empresas y hogares.

La Paz - Santa Cruz: Santa Cruz es un centro financiero importante, con inversiones y préstamos.

Cochabamba - Santa Cruz: Ambas ciudades tienen mercados bursátiles y actividades económicas diversificadas.

Sector Externo: Las exportaciones e importaciones de bienes y servicios también afectan estos flujos. Por ejemplo, Santa Cruz exporta productos agrícolas al exterior.

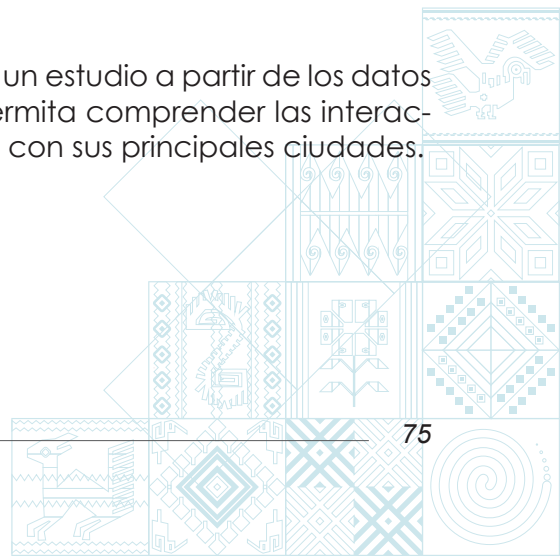
Estos nodos metropolitanos están interconectados por flujos de personas, bienes, servicios y financieros, que de acuerdo a la conectividad que tienen con las otras capitales, definen las dinámicas urbanas y su participación en la economía nacional.

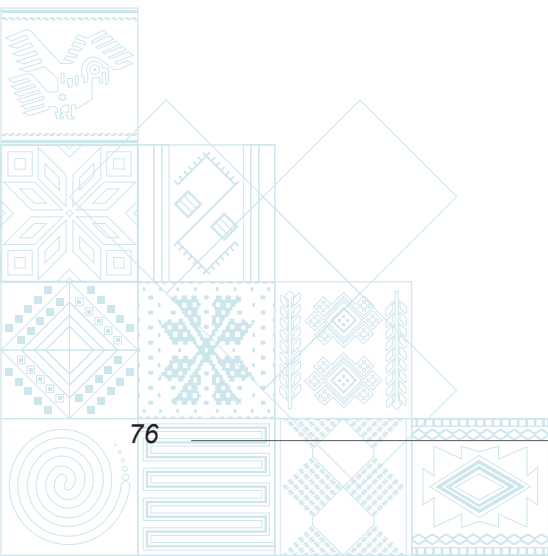
4.3.10 Conclusiones

Las ciudades más vinculadas por los diferentes medios de transporte son las áreas metropolitanas de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, que reflejan la alta intensidad de flujos de bienes, personas y financieros, quedando en segundo término, las ciudades cercanas vinculadas con este eje, como Oruro (con La Paz y Cochabamba) Sucre y Potosí (ambas ciudades estrechamente vinculadas desde la colonia) y en tercer término las ciudades de Tarija y Trinidad, quedando relegada en última instancia la ciudad de Cobija, cuya principal vinculación con la Paz se realiza por carretera y con menos frecuencia por la vía aérea.

En este sentido, la red de capitales de departamento presenta fortalezas y debilidades, sus vínculos entre sí no son homogéneos, existiendo una fuerte relación en el eje este-oeste, y con menos importancia están los vínculos de este eje con las capitales departamentales del sur del país, siendo un desafío incrementar la vinculación con las ciudades del norte de Bolivia, es decir las ciudades Trinidad y Cobija.

A nivel de redes departamentales y municipales, se precisa un estudio a partir de los datos de las gobernaciones departamentales y municipales, que permita comprender las interacciones y relacionamientos de todos los asentamientos urbanos con sus principales ciudades.







**POLÍTICA NACIONAL DE
DESARROLLO INTEGRAL
DE CIUDADES**





5 VISIÓN DE LA POLÍTICA

La visión de la PNDIC es la siguiente:

“Bolivia cuenta con centros urbanos con capacidades de resiliencia, con inclusión, sostenibles y con calidad de vida para sus habitantes; planificados con enfoque generacional sobre la base de una gobernanza participativa; y estructurados en sistemas integrados y funcionales desde el nivel nacional, departamental, regional, metropolitano y municipal, que aportan integralmente al desarrollo nacional”.

6 OBJETIVO, ALCANCE Y NIVELES DE APLICACIÓN

6.1 Objeto

El objeto de la PNDIC son los asentamientos humanos urbanos en sus diferentes jerarquías, desde las áreas urbanas de 2.000 habitantes hasta las conurbaciones metropolitanas de más 500.000 habitantes; entendida como un bien común, un espacio edificado y dinamizador de relaciones ciudadanas, una construcción territorial y social que determina y es determinado por las condiciones de vida de las personas que la habitan y se orienta hacia la creación de condiciones mínimas que conviertan a estos en territorios de desarrollo:

- Con equidad de género y libres de discriminación; Inclusivos, asegurando a todos sus habitantes los mismos derechos y oportunidades.
- Fomentando una mayor participación política en la formulación de políticas urbanas y la ordenación del territorio.
- Cumpliendo funciones sociales, garantizando un acceso equitativo a la vivienda, bienes y servicios urbanos para todos.
- Priorizando el interés público de manera colectiva, asegurando un uso equitativo y ambientalmente sustentable de los espacios urbanos y rurales.
- Con espacios públicos de calidad que mejoren la interacción social y la participación política.
- Promoviendo la diversidad sociocultural y la cohesión social, fomentando la expresión y celebración de la cultura urbana.
- Respetando, protegiendo y promoviendo la diversidad de medios de vida, costumbres, memoria, identidades y expresiones socioculturales de sus habitantes.

- Desarrollando economías inclusivas de alta productividad, asegurando el acceso a una vida segura y empleo digno para todos, incluyendo prácticas económicas solidarias y circulares.
- Con relaciones económicas y productivas, sanas, solidarias, complementarias y de colaboración con otros centros urbanos cercanos y de otros municipios.
- Integrando los ecosistemas, respetando las relaciones rurales-urbanas, protegiendo la biodiversidad y los hábitats naturales.
- Creando entornos saludables mediante la reducción de la contaminación atmosférica, la promoción de la gestión de residuos con un enfoque circular y la expansión de espacios verdes.
- Aprobando y poniendo en práctica políticas para la reducción y gestión de riesgos de desastres, así como, proteger, conservar y promover sus ecosistemas, recursos hídricos, hábitats naturales y diversidad biológica, y reducir al mínimo su impacto ambiental, avanzando hacia la adopción de modalidades de consumo y producción sostenibles y circulares.

6.2 Alcance

El alcance es a nivel nacional, departamental y municipal. Institucionalmente, la PNDIC responde a las atribuciones del nivel central del Estado, en lo que concierne a la generación de políticas de tierra y territorio, obras públicas de interés del nivel central y políticas de planificación y ordenamiento territorial.

Tiene como actores relevantes en la aplicación de la política a los Gobiernos Autónomos Municipales, a quienes corresponde la competencia exclusiva del desarrollo urbano, el catastro urbano y el ordenamiento territorial municipal.

Son también actores relevantes para su implementación los Gobiernos Autónomos Departamentales, entidades encargadas de articular y desarrollar el territorio departamental a través de sus procesos de planificación territorial, así como, de impulsar las mancomunidades y las regiones como espacios de planificación y gestión, en las que se incluye las regiones metropolitanas.

La sociedad civil organizada cumple un rol estratégico para la PNDIC, en tanto que es corresponsable de los procesos de reflexión, definición, implementación, control y seguimiento participativo de los propósitos de la PNDIC; y en tanto que son finalmente los sujetos beneficiarios.

6.3 Los niveles de aplicación de la PNDIC

La política establece como su ámbito de aplicación los niveles territoriales determinados por el marco jurídico nacional:

6.3.1 El territorio urbano nacional

La PNDIC aborda el territorio nacional de manera integral, desde la perspectiva de las redes de ciudades, reconociendo la interdependencia y la interacción entre los distintos asentamientos urbanos en un esfuerzo de integrar a todos en el proceso de desarrollo nacional.



Se considera que las ciudades desempeñan funciones específicas y se conectan a través de diversos flujos económicos y demográficos. Este nivel de análisis permite comprender la dinámica urbana a nivel nacional y promover políticas que fomenten la coordinación y el desarrollo equilibrado de las ciudades en todo el país.

6.3.2 El territorio departamental y lo urbano-regional

En este nivel se aborda la planificación y gestión territorial departamental y regional, buscando la articulación sistémica y funcional de los asentamientos urbanos para contribuir al desarrollo integral del territorio. En los departamentos que albergan aglomeraciones urbanas de más de 500.000 habitantes se estructurarán procesos de metropolización.

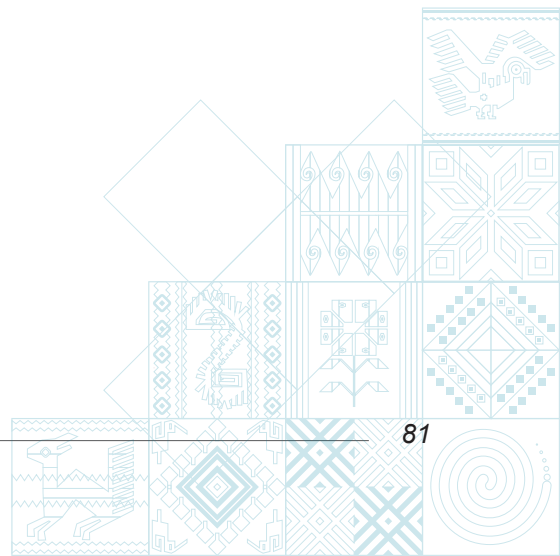
6.3.3 El territorio municipal, lo urbano y lo intraurbano

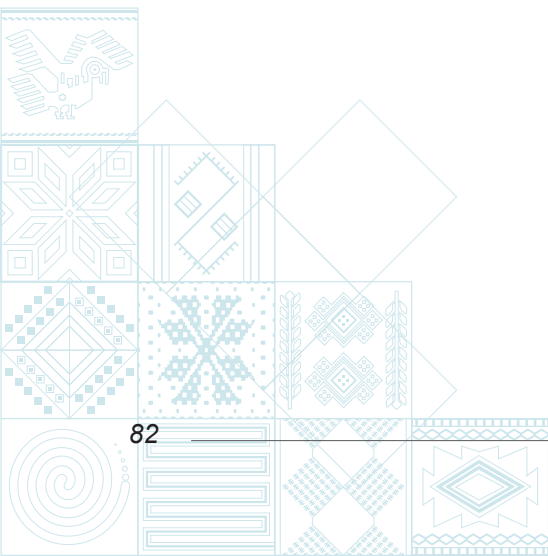
Todos los municipios del país cuentan con asentamientos humanos urbanos que pertenecen a alguna jerarquía de asentamiento urbano, que naturalmente están liderados por su capital. Los gobiernos municipales, a través de la planificación territorial, articularán y organizarán los asentamientos urbanos de su jurisdicción, en un sistema colaborativo y complementario de ciudades que permitan el desarrollo económico y humano del municipio.

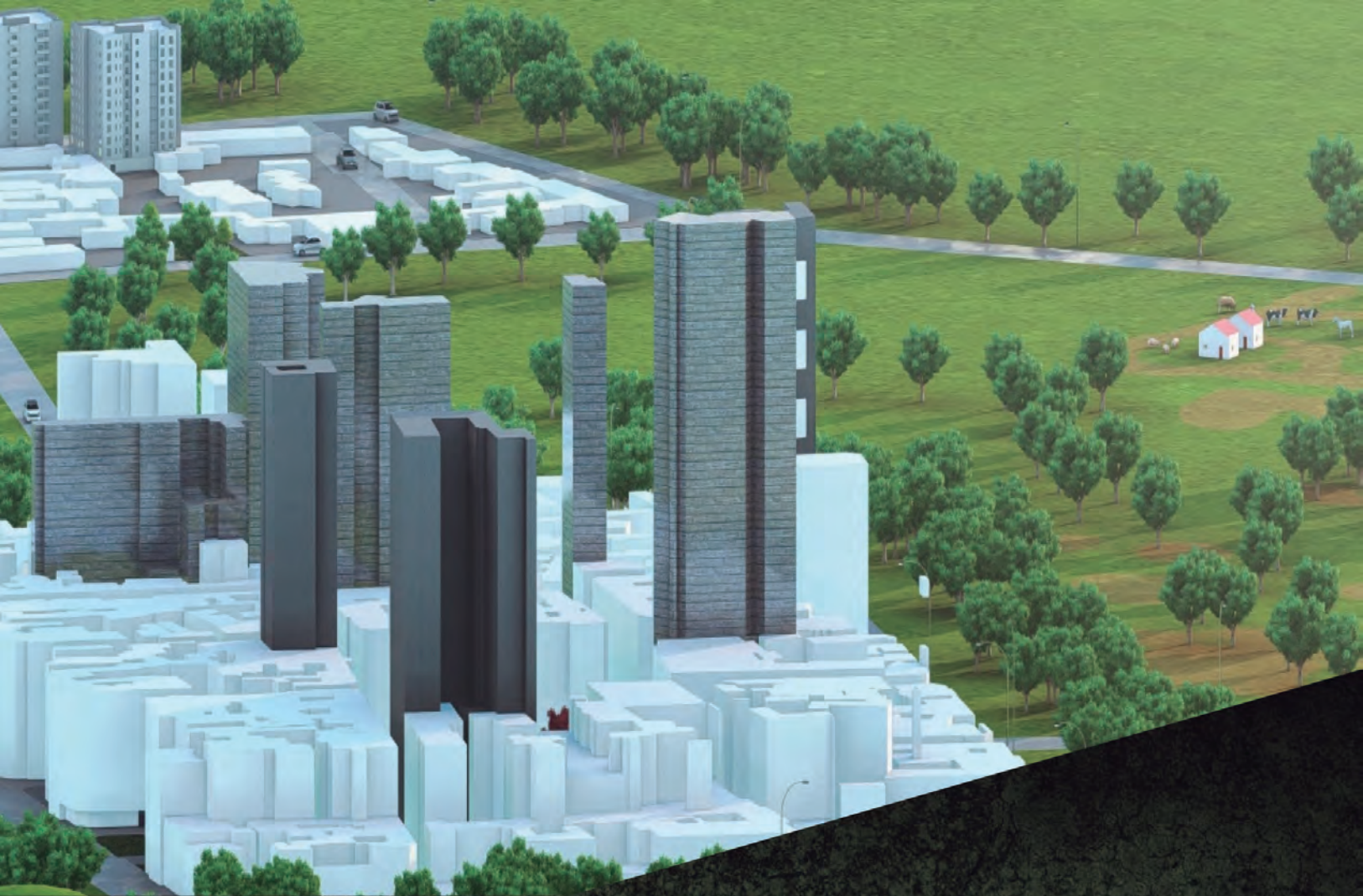
Asimismo, impulsarán la relación dinámica de los centros poblados con su entorno micro-regional promoviendo el desarrollo productivo de la relación campo-ciudad.

Se abordará la problemática del desarrollo económico desde la perspectiva de las necesidades y posibilidades de los entornos urbanos de cada microrregión, así como los temas relacionados con el medio ambiente y el cambio climático. Esta escala permite comprender las relaciones espaciales entre las ciudades y su entorno microrregional, facilitando la implementación de políticas coherentes y sostenibles.

A nivel de lo intraurbano, se consideran y abordan los problemas internos específicos de las ciudades, centrándose en aspectos como la planificación urbana, el uso y gestión del suelo urbano, los servicios públicos, la infraestructura y el espacio urbano, la dinámica económica local y la pobreza urbana, así como las cuestiones ambientales. Este nivel de análisis en las escalas de la vivienda, barrio, zona, distrito y ciudad, permitirá identificar y abordar los desafíos y oportunidades específicas de cada asentamiento urbano, promoviendo un desarrollo urbano inclusivo, sostenible y resiliente.







COMPONENTES DE LA POLÍTICA





7 COMPONENTES DE LA POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO INTEGRAL DE CIUDADES

La PNDIC plantea un abordaje integral en su desarrollo acorde al análisis del diagnóstico. Es así, que para poder alcanzar las metas para una gestión urbana eficiente se plantean tres componentes fundamentales que sostienen a la PNDIC. El Componente 1 fundamenta la estrategia de gestión integral según sus objetivos temáticos, el Componente 2 plantea los lineamientos para la conformación de regiones metropolitanas y el Componente 3 establece la metodología para establecer un sistema de ciudades acorde al contexto nacional. Estos tres componentes mediante sus objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción permiten direccionar el desarrollo de las ciudades hacia un futuro más sostenible e inclusivo en el marco de la visión de la PNDIC.

7.1 Componente 1: Política Urbana

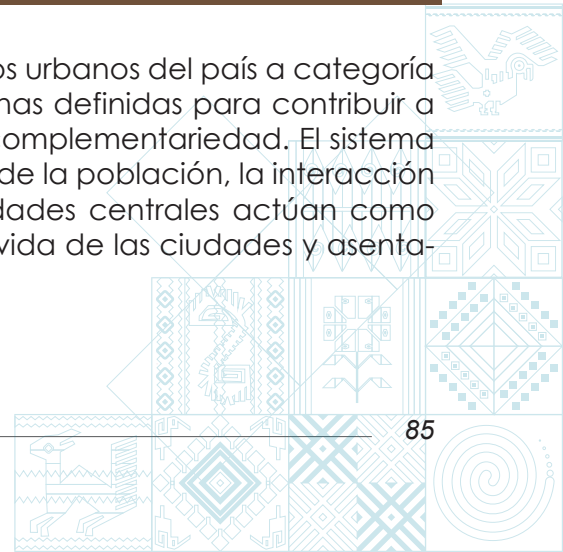
Constituido por siete objetivos temáticos, cada uno de los cuales contiene sus respectivas líneas de gestión estratégicas y líneas de acción. Este planteamiento busca lograr que los centros urbanos sean ordenados, con gobernanza eficiente, inclusivos, cohesionados, con calidad de vida, sustentables y productivas. Sobre esta base, se enfatiza la necesidad de diseñar políticas departamentales y municipales para apoyar a una mejor planificación y gestión urbana.

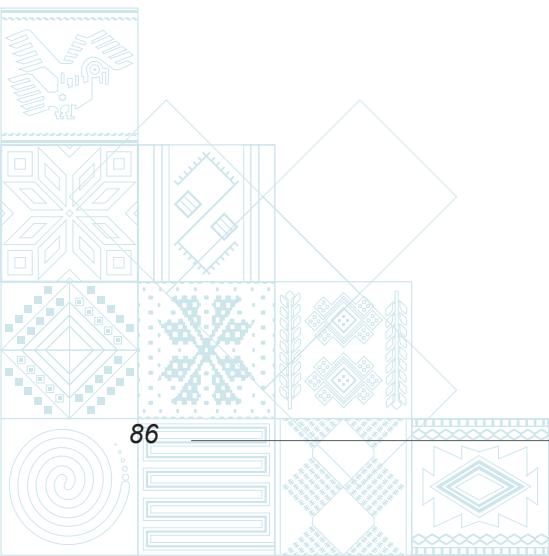
7.2 Componente 2: Desarrollo de las Regiones Metropolitanas

Se plantean tres objetivos fundamentales que delinear estrategias y acciones para la conformación de regiones metropolitanas de acuerdo a la normativa vigente. Los mismos están dirigidos a establecer un marco de articulación y coordinación institucional, para desarrollar condiciones normativas, técnicas, institucionales de conformación de regiones metropolitanas; y establecer un proceso de planificación y gestión a través de una institucionalidad metropolitana.

7.3 Componente 3: Sistema de Ciudades

Establece mecanismos para elevar la red de asentamientos urbanos del país a categoría de sistema, con nodos urbanos jerarquizados, funciones urbanas definidas para contribuir a un desarrollo integral con una economía de colaboración y complementariedad. El sistema de ciudades es fundamental para comprender la distribución de la población, la interacción de la actividad económica y el desarrollo regional. Las ciudades centrales actúan como motores de crecimiento económico y mejoran la calidad de vida de las ciudades y asentamientos urbanos con las cuales se interrelacionan.







Primer Componente
POLÍTICA URBANA





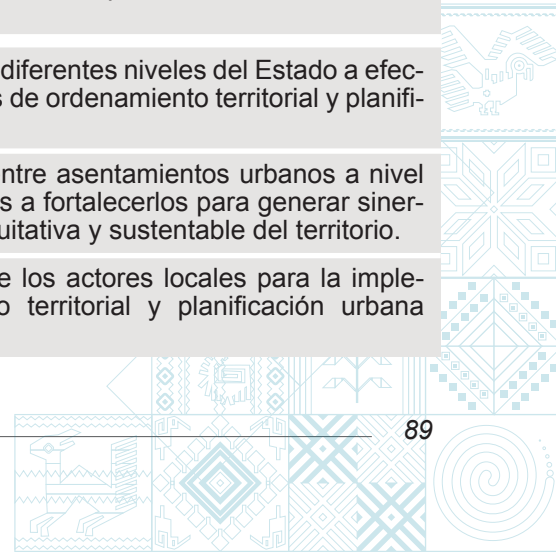
8 COMPONENTE 1 - POLÍTICA URBANA: OBJETIVOS, LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN



8.1 Objetivo 1. Gestión Integral del Territorio Urbano

Mejorar los procesos de ocupación y configuración del espacio urbano y territorial de forma articulada, eficiente, equitativa y sustentable, promoviendo la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de sus habitantes.

Línea estratégica	Línea de acción
Optimizar los procesos de ordenamiento y planificación urbana eficiente con carácter participativo, para la gestión integral del territorio urbano desde los diferentes niveles de gobierno.	Generar mecanismos e instrumentos para optimizar la coordinación interinstitucional del nivel central del Estado y los gobiernos autónomos que fomenten la concurrencia, articulando la participación del sector privado, sociedad civil y población en general.
	Integrar los modos, modelos de construcción y autogestión social del hábitat a los procesos de ordenamiento, planificación y gestión urbana, de forma coordinada.
	Establecer parámetros y mecanismos de intervención territorial del Estado para la consolidación de la distritación municipal y organización barrial como la estructura de planificación y gestión urbana.
	Generar instrumentos diferenciados de planificación, gestión de suelo y diseño urbano acorde a las características territoriales e institucionales de los municipios.
	Impulsar el relacionamiento y colaboración interinstitucional entre centros urbanos funcionales entre sí, para una configuración articulada del territorio.
Optimizar el uso y mejorar el acceso equitativo al suelo urbano seguro y servido.	Impulsar marcos de legislación que promuevan el uso y acceso equitativo a suelo urbano seguro que operativice su función social y desarrolle su función económica y ecológica ambiental, en los distintos regímenes de propiedad y tenencia en el ámbito urbano.
	Generar instrumentos y modelos de reglamentación urbanística para la administración, gestión y control del territorio urbano.
	Generar preceptos y parámetros técnicos de catastro urbano territorial multifuncional articulado al catastro rural y su aplicación en los GAM, para un control eficiente del mercado del suelo urbano.
	Fortalecer a los gobiernos municipales para la gestión del valor del suelo, estableciendo mecanismos de determinación del valor inmobiliario, así como su captura y recuperación de las plusvalías urbanas generadas, para el financiamiento del desarrollo urbano.
Implementar instrumentos y mecanismos articulados de ordenamiento, planificación y gestión del territorio urbano multiescalar y multinivel.	Diseñar mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles del Estado a efectos de garantizar la articulación en los procesos de ordenamiento territorial y planificación urbana.
	Identificar los tipos de relación y vinculación entre asentamientos urbanos a nivel nacional, departamental y municipal, orientados a fortalecerlos para generar sinergias que estructuren la ocupación eficiente, equitativa y sustentable del territorio.
	Fortalecer las capacidades institucionales y de los actores locales para la implementación de instrumentos de ordenamiento territorial y planificación urbana multinivel.





8.2 Objetivo 2. Gobernanza Urbana Eficiente

Desarrollar la gobernanza de las ciudades con capacidades institucionales para la gestión urbana transparente y eficiente, en un escenario de coordinación y cooperación efectiva.

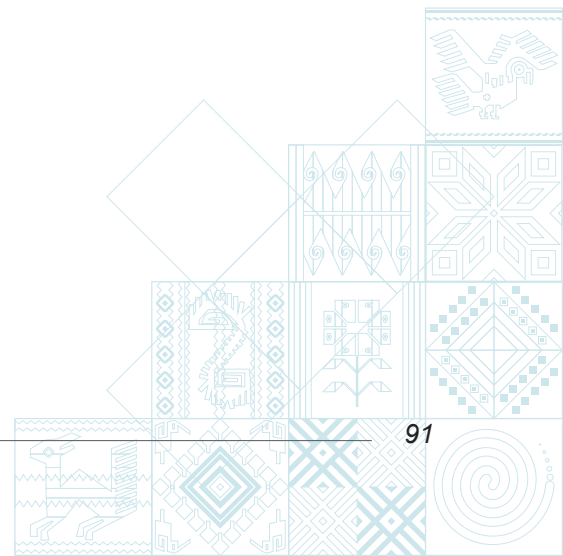
Línea estratégica	Línea de acción
Fortalecer capacidades institucionales y la coordinación entre los niveles de gobierno para el desarrollo urbano efectivo.	Fortalecer y consolidar la institucionalización del enfoque urbano en el Nivel Central del Estado a partir del derecho constitucional al hábitat.
	Articular las atribuciones y competencias de los diferentes niveles del Estado para una gestión eficiente y transparente para el impulso del desarrollo urbano.
	Potenciar los canales de coordinación entre los niveles de gobierno para una cooperación efectiva.
Fortalecer la coordinación entre los niveles de gobierno y actores territoriales para la consolidación, planificación y gestión de regiones y potenciar las mancomunidades para el desarrollo urbano.	Desarrollar las condiciones normativas, técnicas e institucionales para la conformación y gestión de regiones con ciudades interconectadas.
	Apojar la conformación de regiones como espacio de planificación y gestión, y establecer parámetros institucionales de gobernanza regional, y vías de financiamiento.
	Promover la participación de la sociedad civil en los procesos de planificación y gestión regionales.
Incrementar las capacidades institucionales y la autonomía financiera de las ciudades.	Fomentar la colaboración y coordinación interinstitucional entre centros urbanos funcionales para la conformación de mancomunidades que facilite la gestión urbana articulada ante una necesidad común.
	Desarrollar capacidades, mecanismos e instrumentos para fortalecer la generación de recursos propios.
	Fortalecer las capacidades de las ETAs para la efectiva administración del gasto público en el desarrollo de ciudades.
	Optimizar los mecanismos y acceso a créditos y cooperación internacional por parte de los GAMs.
Promover la participación ciudadanía para la gestión urbana responsable.	Promover y conducir la participación privada para la financiación del desarrollo urbano.
	Fortalecer los mecanismos de participación en la toma de decisiones para el desarrollo urbano.
Generar y establecer acceso a información de calidad para la toma de decisiones sustentadas y transparentes.	Promover una cultura de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento de la sociedad en cuanto al desarrollo urbano.
	Desarrollar procesos de generación, consolidación, actualización, análisis y uso eficiente de la información para la gestión urbana y territorial.
	Garantizar el libre acceso a la información a través de la implantación de sistemas de gobierno electrónico y abierto, de acuerdo a la Ley de Gobierno electrónico.



8.3 Objetivo 3. Ciudades Inclusivas

Alcanzar mayor equidad e inclusión en las ciudades, disminuyendo las brechas de desigualdad socioespacial y fortaleciendo el establecimiento de equipamiento y servicios con enfoque de género y generacional.

Línea estratégica	Línea de acción
Disminuir las brechas de desigualdad mediante el establecimiento de equipamientos y servicios para la población.	Incorporar el enfoque de género y generacional en los procesos de planificación urbana y territorial en el establecimiento de infraestructuras.
	Desarrollar programas de atención a poblaciones en situación de vulnerabilidad con acceso a los servicios urbanos para reducir brechas de desigualdad.
	Incrementar progresivamente la asignación de recursos para las estructuras institucionales, para generar programas y proyectos destinados a la igualdad e inclusión social.
	Fortalecer los servicios de prevención, atención, protección a las mujeres, niñas, niños y adolescentes, que viven en situación de violencia.
	Fortalecer las capacidades institucionales en temas de género y generacional según las potencialidades territoriales.
Reducir la desigualdad y la segregación socioespacial incrementando el acceso a oportunidades y recursos.	Articular las políticas y normativas para garantizar el acceso al suelo y disminuir la desigualdad socioespacial con perspectiva de derechos económicos, sociales y culturales.
	Fomentar la inclusión social para la reducción de la desigualdad espacial en los procesos de inversión pública.
	Garantizar y promover el acceso a la vivienda para atender a poblaciones en situación de vulnerabilidad.





8.4 Objetivo 4. Cultura urbana e integración social

Construir ciudades amigables e incluyentes, donde la convivencia pacífica, la participación ciudadana y la valorización de la diversidad cultural sean fundamentos del desarrollo urbano.

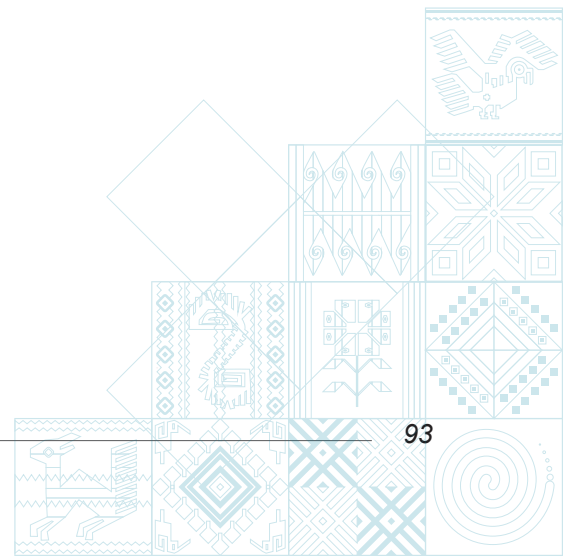
Línea estratégica	Línea de acción
Promover una cultura de convivencia pacífica, tolerante e inclusiva en el ámbito urbano, fomentando la consolidación de entornos de confianza y armonía.	Fomentar una cultura de respeto, tolerancia, solidaridad y responsabilidad cívica, promoviendo la participación ciudadana.
	Promover la prevención y resolución pacífica de conflictos en el entorno urbano mediante estrategias de diálogo, mediación y consensos entre los diversos actores de la ciudad.
Fomentar la apropiación positiva de la ciudad mediante la organización comunitaria, la mejora del espacio público y la preservación del entorno natural.	Promover la participación ciudadana en el desarrollo urbano mediante la organización comunitaria y la creación de espacios de encuentro y diálogo, con enfoque inclusivo.
	Mejorar la calidad y seguridad del espacio público, promoviendo su uso como lugar de encuentro, recreación y convivencia.
	Fomentar el uso responsable de los bienes públicos, el espacio urbano y el respeto por el mobiliario y el entorno natural.
Promover la diversidad cultural, étnica y social a través de la gestión activa del patrimonio cultural y la promoción de las artes.	Promover la conservación, recuperación y difusión del patrimonio cultural mediante la valoración de la diversidad étnica y social del país.
	Promover la formación, expresión y reconocimiento de las artes en los entornos urbanos.
	Preservar, transmitir y practicar los saberes, usos y costumbres positivos propios de la ciudad.
	Desarrollar infraestructura que propicie la valoración de la diversidad cultural.



8.5 Objetivo 5. Calidad de Vida Urbana

Incrementar la calidad de vida con el acceso equitativo a servicios, movilidad urbana, equipamientos y espacios públicos adecuados e inclusivos y el acceso a alimentos saludables promoviendo la seguridad alimentaria, con respeto al medio ambiente.

Línea estratégica	Línea de acción
Facilitar el acceso y mejora de calidad de servicios urbanos de forma integrada a los procesos de ordenamiento del suelo urbano, reduciendo las desigualdades sociales y priorizando el suelo destinado a vivienda.	Equilibrar coberturas y mejorar la calidad operativa y administrativa de los distintos servicios urbanos, con una activa participación ciudadana.
	Integrar la planificación de servicios urbanos a la planificación urbana, con énfasis en zonas con mayores desigualdades socioespaciales.
	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y servicios sociales para el cuidado y atención de grupos vulnerables, considerando al medio ambiente.
	Identificar aquellas zonas urbanas donde es prioritario impulsar procesos para alcanzar densidades adecuadas.
	Disminuir las brechas de acceso a servicios digitales y tecnológicos.
Promover la movilidad urbana eficiente y sustentable, con un fuerte componente de inclusión social.	Integrar la movilidad urbana, facilitando el desplazamiento eficiente de la población, mejorando la calidad del aire y disminuyendo los recursos que las familias destinan al transporte.
	Promover una movilidad urbana inclusiva priorizando al peatón.
Fomentar el desarrollo de espacios públicos inclusivos.	Garantizar el uso, goce y disfrute de equipamiento y espacio público y verde.
	Fomentar equipamientos y espacios públicos considerando las necesidades sociales, locales y priorizando a grupos en situación de vulnerabilidad.
Impulsar alternativas de producción y hábitos de consumo sustentables, precautelando la seguridad alimentaria.	Promocionar cadenas cortas de consumo, incentivando la agricultura urbana y periurbana.
	Impulsar hábitos de consumo de alimentos saludables.





8.6 Objetivo 6. Sustentabilidad urbana

Mejorar la sustentabilidad de las ciudades mediante la gestión ambiental integral, la gestión de riesgos, la promoción de la resiliencia urbana y la implementación de medidas de adaptación al cambio climático en la planificación del entorno urbano.

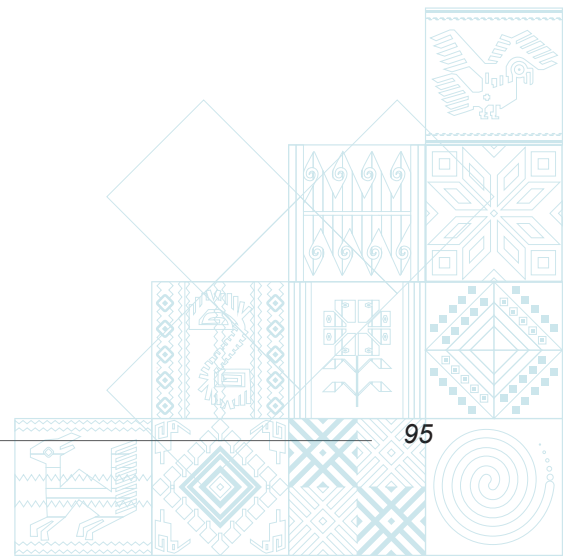
Línea estratégica	Línea de acción
Mejorar la gestión ambiental integral de las ciudades priorizando el equilibrio de las funciones ambientales y la salud.	Reducir la contaminación atmosférica y acústica en las ciudades, priorizando zonas y grupos vulnerables.
	Mejorar la gestión hídrica de forma integral y estratégica para las áreas urbanas.
	Priorizar la implementación de infraestructura verde, que generen espacios articulados con coberturas naturales.
Fortalecer la Gestión Integral de Residuos en la planificación territorial, en la población y las instituciones.	Generar capacidades en los Gobiernos autónomos municipales enfocadas en fortalecer la gestión ambiental y la articulación interinstitucional, por ejemplo, en especialización de la calidad del aire y gestión de cuencas urbanas.
	Incorporar dentro de la planificación urbana la gestión integral de residuos sólidos, asignar lugares específicos para la implementación de complejos de tratamiento de residuos e impulsar el cierre técnico de botaderos y pasivos ambientales.
	Incorporar entre las estrategias de Gestión Integral de Residuos la escala distrital municipal enfocada en la prevención y el reciclaje de residuos.
	Promover el manejo asociado, mancomunado y colaborativo de la gestión integral de residuos.
Gestionar los riesgos de forma integral e implementar medidas de adaptación al cambio climático para mejorar la resiliencia urbana.	Coadyuvar a las ETAs en la sostenibilidad de la Gestión Integral de Residuos promoviendo la corresponsabilidad con los usuarios de los servicios de aseo.
	Transversalizar la gestión de riesgos y la adaptación al cambio climático en los planes de ordenamiento urbano, priorizando zonas y sectores vulnerables.
	Establecer la planificación para la adaptación al cambio climático, generando sinergias entre ciudades y el diálogo entre el nivel nacional y local.
	Impulsar la capacidad de resiliencia de las ciudades a eventos extremos y garantizar la accesibilidad al equipamiento de respuesta a emergencias.

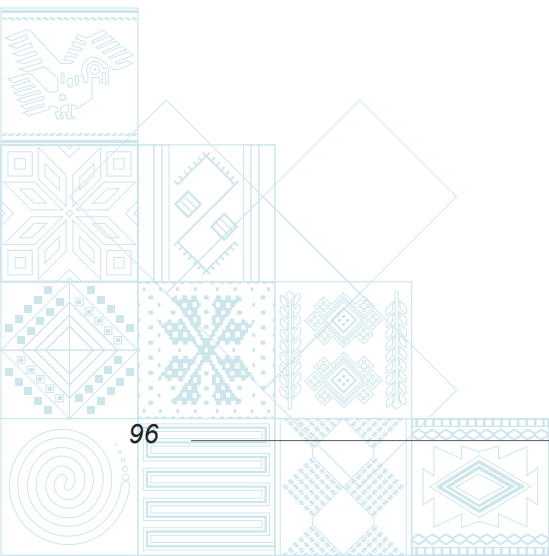


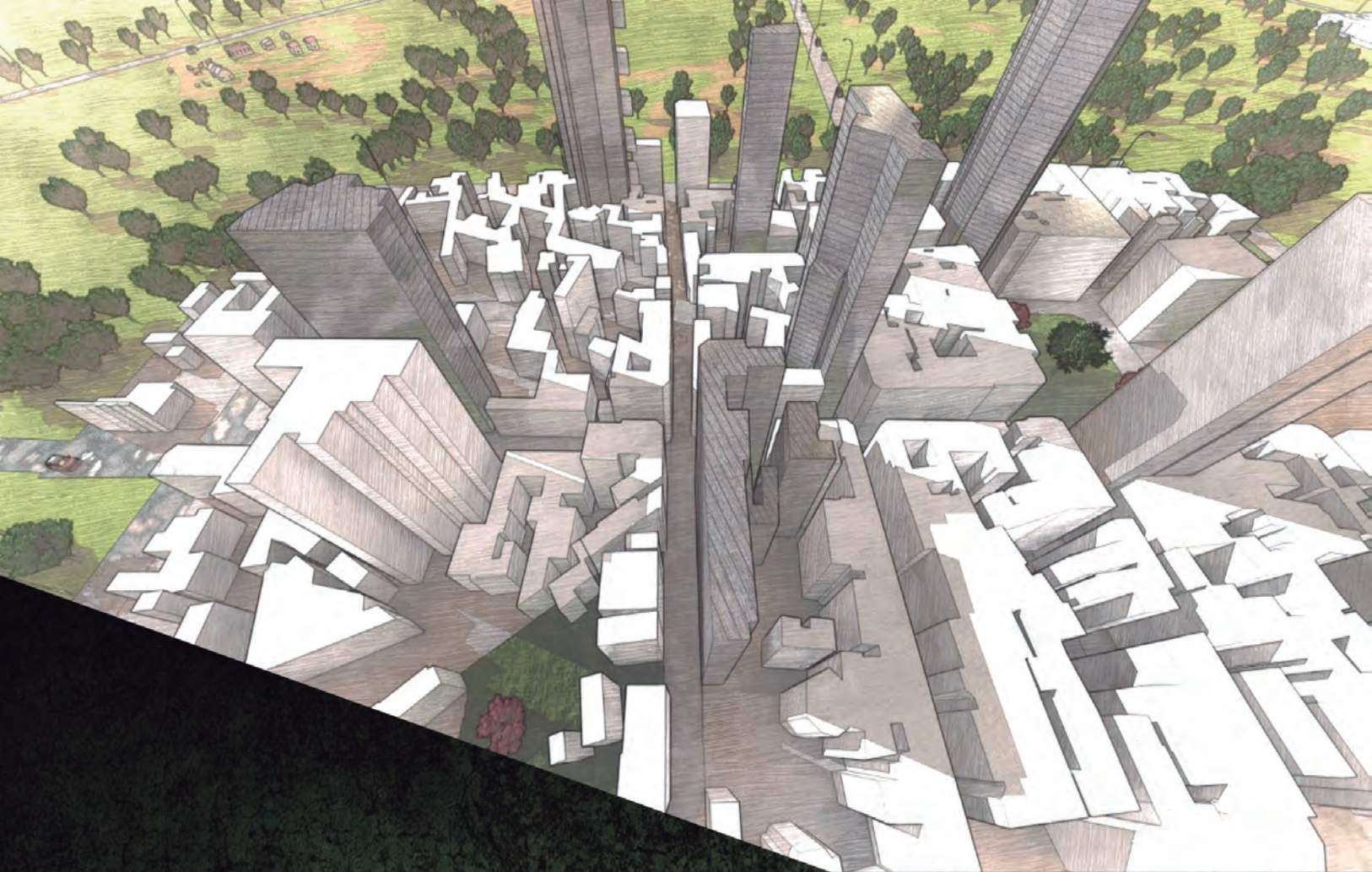
8.7 Objetivo 7. Ciudades Productivas

Incrementar las oportunidades económicas de las áreas urbanas mediante el incremento de la productividad, la complementariedad y la colaboración de las áreas urbanas, el fomento a la innovación y el fortalecimiento del capital humano.

Línea estratégica	Línea de acción
Incrementar la productividad de las ciudades mediante el desarrollo de redes de producción integradas y articuladas, gestionando economías de aglomeración.	Mejorar las condiciones de infraestructura y los servicios básicos para una producción urbana óptima y la conformación de conglomerados productivos.
	Promover una articulación económica sectorial y territorial para elevar la productividad.
	Desarrollar conectividad entre ciudades y sistemas logísticos inter e intraurbanos eficientes.
Impulsar procesos de transformación productiva basados en la investigación, innovación y desarrollo (I+I+D).	Impulsar la inversión pública en investigación, desarrollo e innovación para producir e integrar conocimiento en los procesos económicos.
	Impulsar la diversificación productiva urbana mediante enfoques de economía creativa y circular.
	Fortalecer la colaboración entre los sectores público, privado y académico promoviendo condiciones para la innovación y desarrollo creativo.
Fortalecer el capital humano e impulsar la formalización laboral urbana.	Fortalecer las capacidades y habilidades de la fuerza laboral urbana, principalmente de los jóvenes y poblaciones en situación de vulnerabilidad.
	Promover la formalización laboral y empleo digno.







Segundo Componente
DESARROLLO DE LAS REGIONES
METROPOLITANAS





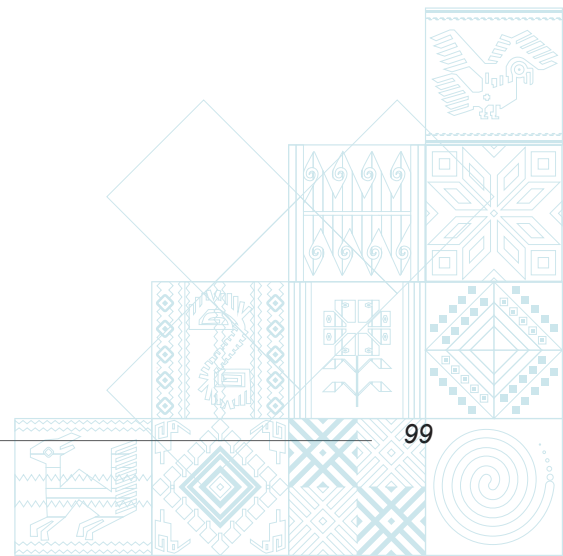
9 COMPONENTE 2 - DESARROLLO DE LAS REGIONES METROPOLITANAS: OBJETIVOS, LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN



9.1 Objetivo 1. Articulación y coordinación en las regiones metropolitanas

Desarrollar las condiciones normativas, técnicas e institucionales para la conformación y gestión de regiones metropolitanas a través de la coordinación y articulación entre los tres niveles de gobierno.

Línea estratégica	Línea de acción
Desarrollar el marco normativo, técnico e institucional nacional para la conformación institucional de regiones metropolitanas.	Crear una entidad específica a nivel nacional que fortalezca la conformación y gestión de regiones metropolitanas.
	Definir procedimientos legales y técnicos para la creación y gestión de las regiones metropolitanas.
Fortalecer la coordinación entre niveles de gobierno para la consolidación y gestión de regiones metropolitanas.	Establecer mecanismos y vías de coordinación entre los niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal) para garantizar la gestión metropolitana efectiva.
	Fomentar la colaboración entre niveles de gobierno que fortalezcan la institucionalidad, evaluación y diseño de instrumentos normativos, herramientas de monitoreo y evaluación.

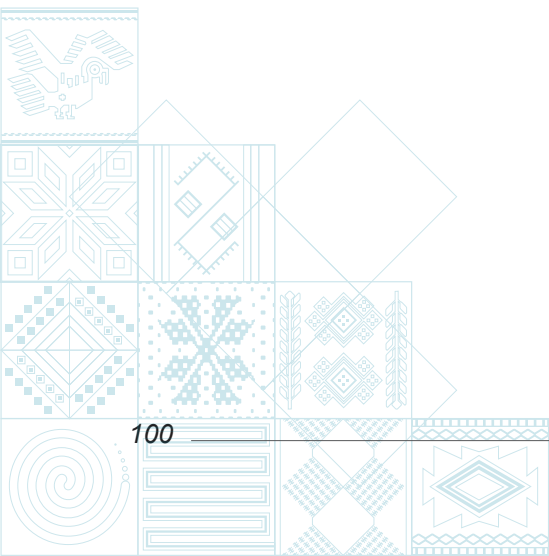




9.2 Objetivo 2. Gobernanza metropolitana

Fortalecer la conformación de regiones metropolitanas, que establezca una institucionalidad de gobernanza y vías de financiamiento que gestione y planifique el desarrollo integral.

Línea estratégica	Línea de acción
Establecer mecanismos e instrumentos de conformación Institucional de gobernanza metropolitana democrática y participativa.	Desarrollar mecanismos e instrumentos de conformación institucional de gobernanza metropolitana.
	Consolidar una estructura institucional metropolitana conformada por un Concejo (de acuerdo a ley) y una instancia ejecutiva.
	Establecer mecanismos de participación activa de la ciudadanía en el proceso de planificación y gestión metropolitana.
Coordinar y articular una gestión metropolitana eficiente.	Coordinar y articular el ejercicio de las competencias a nivel intergubernativo para una gestión metropolitana eficiente y participativa.
	Desarrollar instrumentos de planificación y gestión, que incluyan planes metropolitanos, programas de desarrollo y proyectos específicos para abordar necesidades y problemáticas de las áreas metropolitanas.
	Establecer mecanismos y vías de financiamiento para la institucionalidad metropolitana y planes, programas y proyectos que deriven de la planificación.

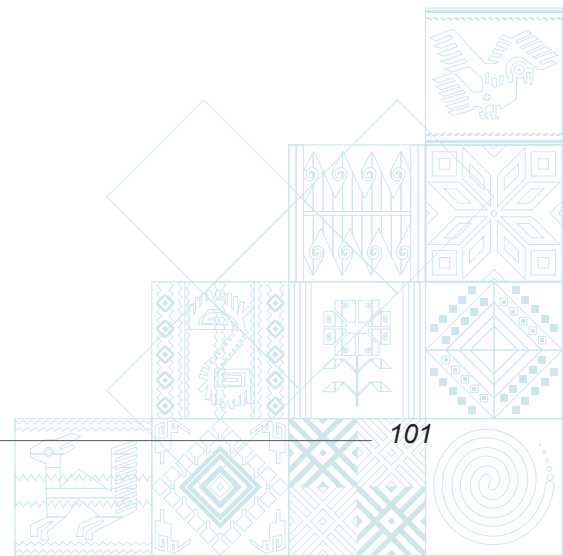


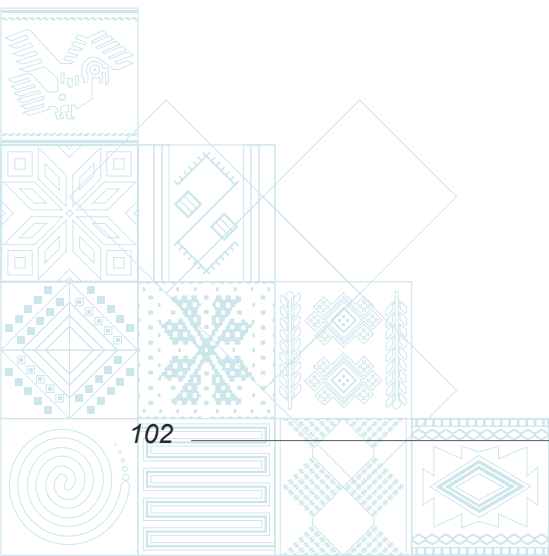


9.3 Objetivo 3. Planificación de la Región Metropolitana

Constituir un proceso de planificación estratégico y participativo que establezca un desarrollo integral y sostenible, con acceso equilibrado a servicios, y el impulso de vínculos urbano-rurales.

Línea estratégica	Línea de acción
<p>Establecer una estrategia de planificación y gestión participativa de la región metropolitana para desarrollar su territorio, sus cadenas productivas y los vínculos urbano-rurales.</p>	<p>Establecer estrategias de desarrollo económico sostenible, humano integral y territorial en armonía con el medio ambiente y resiliente al cambio climático que permitan aprovechar y generar sinergias entre municipios y con el área de influencia metropolitana.</p>
	<p>Diseñar e implementar una Estrategia de Desarrollo Integral identificando planes, programas y proyectos que respondan a problemáticas metropolitanas.</p>
	<p>Generar modelos de articulación y de desarrollo entre el área urbana metropolitana con su entorno rural.</p>
	<p>Determinar e implementar modelos de desarrollo y gestión sobre los espacios de influencia económica, social y cultural de la región metropolitana a nivel nacional y transfronterizo.</p>
<p>Desarrollar roles metropolitanos de acuerdo a vocaciones y potencialidades.</p>	<p>Priorizar las acciones coordinadas entre gobiernos municipales y la ciudadanía para los procesos de toma de decisiones mediante la planificación participativa.</p>
	<p>Identificar y desarrollar los roles de los municipios que conforman la región, de acuerdo a sus vocaciones y potencialidades.</p>
	<p>Determinar el rol del nodo atractor principal (municipio) y sus relaciones con las demás centralidades urbanas.</p>
	<p>Identificar y potenciar nuevas centralidades generadas en el conurbado (nodos subsidiarios) y sus funciones en el entorno metropolitano.</p>
	<p>Desarrollar el rol articulador del desarrollo de la región metropolitana en su área de influencia nacional e internacional.</p>







Tercer Componente
SISTEMA DE CIUDADES





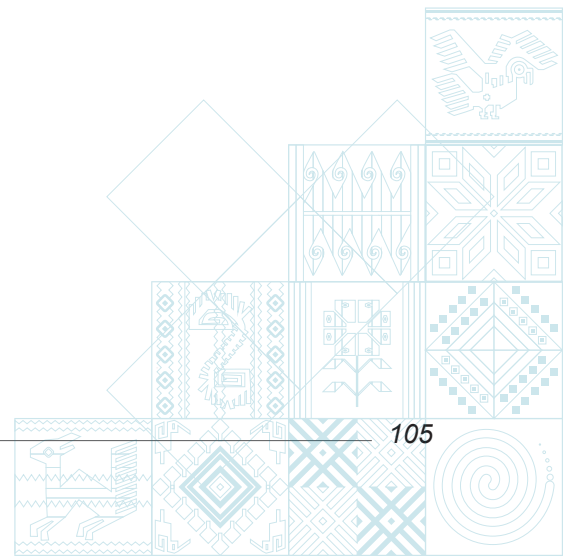
10 COMPONENTE 3 - SISTEMA DE CIUDADES: OBJETIVOS, LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN



10.1 Objetivo 1. Red de Asentamientos Urbanos

Identificar y comprender las redes de asentamientos urbanos existentes, sus vínculos, dinámicas y sinergias para realizar un diagnóstico integral estableciendo fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas en los tres niveles de la organización territorial del Estado.

Línea estratégica	Línea de acción
Establecer los asentamientos urbanos como nodos de red en los niveles nacional, departamental, regional y municipal.	Caracterizar las relaciones sociales, económicas, ambientales y de vinculación del asentamiento urbano (nodo) con su entorno microrregional (continuidad urbano-rural).
	Caracterizar los asentamientos urbanos de acuerdo a sus relaciones intra-urbanas, que posibilitan su base económica y a las dinámicas internas que se generan en el espacio urbano.
	Identificar las centralidades internas y sus relaciones recíprocas a través de su conectividad para establecer sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.
Establecer los tipos de vínculos y formas de relacionamiento entre los asentamientos urbanos y jerarquizarlos según su importancia en la red de los niveles territoriales jurisdiccionales.	Caracterizar las redes, estableciendo los vínculos y relaciones entre los nodos en los niveles territoriales.
	Jerarquizar los nodos de la red aplicando los parámetros establecidos por el nivel central del Estado.
	Identificar las relaciones que se establecen entre los asentamientos urbanos considerando sus condiciones de conectividad, infraestructura, transporte y otros.

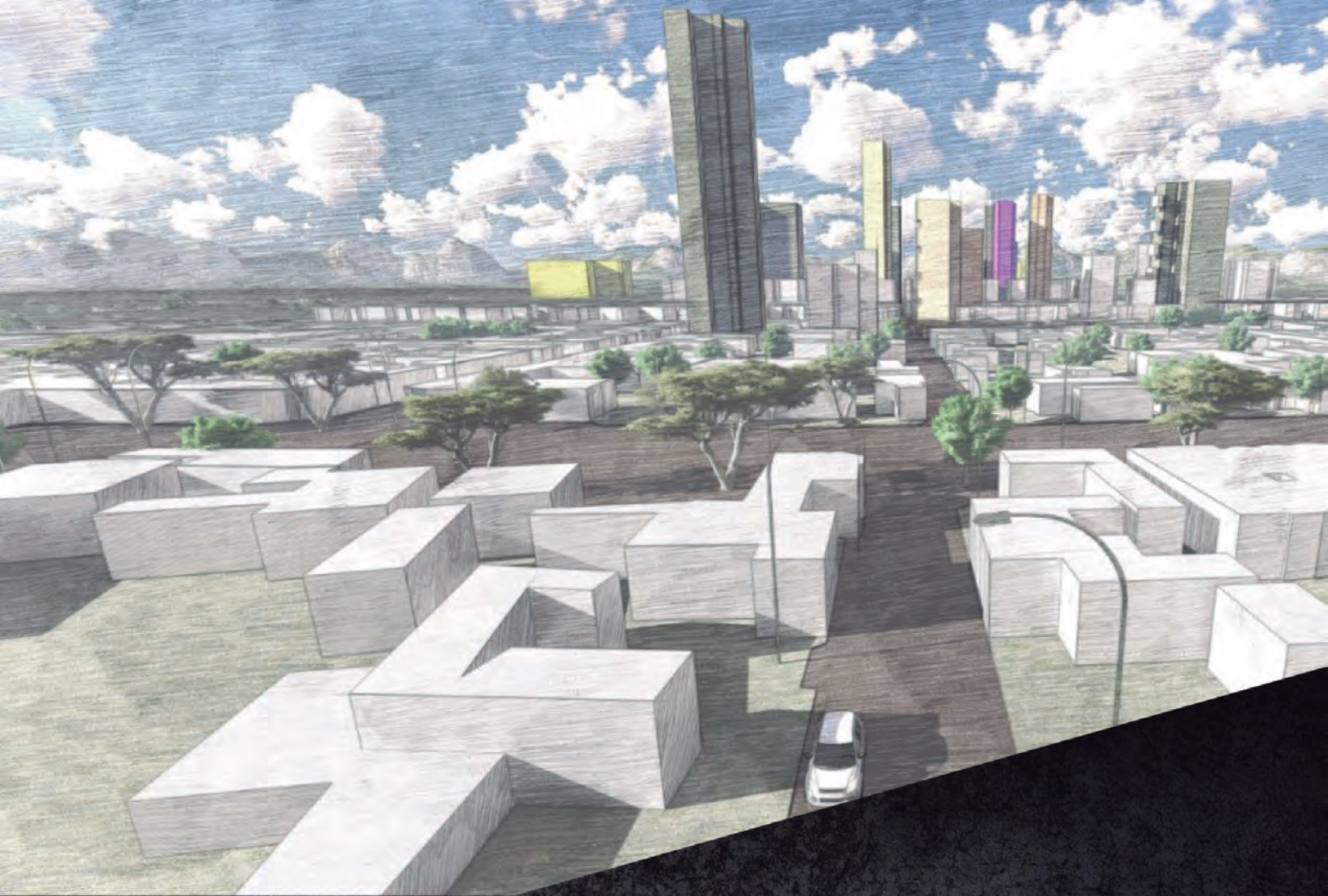




10.2 Objetivo 2. Establecimiento del sistema de ciudades

Planificar el proceso de construcción del Sistema de Ciudades a nivel nacional, departamental y municipal, sobre la base del diagnóstico, las jerarquizaciones y sinergias identificadas, generando objetivos, metas e indicadores, fundamentados en los lineamientos nacionales, visión y objetivos del Plan Nacional de Ordenamiento Territorial y los Planes de Ordenamiento Territorial departamental y municipal.

Línea estratégica	Línea de acción
Desarrollar lineamientos para la planificación y la gestión integral del sistema de ciudades y la articulación de sus nodos, en sus niveles territoriales.	Formular metodologías para desarrollar nuevas articulaciones y fortalecer los vínculos existentes entre los asentamientos urbanos a efectos de generar complementariedades y colaboraciones entre pares urbanos.
	Desarrollar criterios de planificación para la ubicación de nuevos asentamientos urbanos destinadas a fortalecer el sistema de ciudades orientada a una ocupación ordenada del territorio para estructurar un desarrollo territorial equilibrado.
	Generar guías e instrumentos hacia la planificación de sistemas de ciudades para las diferentes escalas territoriales.
Planificar e implementar el sistema de ciudades sobre la base de las redes identificadas y jerarquizadas.	Potenciar las relaciones y vínculos positivos entre ciudades y establecer nuevas relaciones con sus pares, sobre la base de un diagnóstico integral.
	Potenciar las fortalezas y reducir las debilidades de cada ciudad en su interacción con otras ciudades.
	Fortalecer las sinergias identificadas entre ciudades cercanas y generar nuevas, para potenciar el desarrollo conjunto del sistema.
	Definir objetivos para el sistema de ciudades que incluya crecimiento sostenible, equidad, resiliencia y calidad de vida.
	Establecer metas específicas para cada ciudad y para el sistema en su conjunto; considerando el incremento de la conectividad entre ciudades, la reducción de la brecha de servicios, la productividad y el desarrollo social.



MONITOREO Y SEGUIMIENTO





11 MONITOREO Y SEGUIMIENTO

Un factor clave para el éxito de la implementación de una política pública es contar con un sistema de seguimiento y monitoreo, acorde a un periodo de evaluación, que permita conocer las diferentes características del proceso de implementación, el progreso en el cumplimiento de los objetivos, y visibilizar las posibles dificultades técnicas e institucionales. La información generada permitirá identificar alertas para adoptar acciones correctivas de manera oportuna.

El monitoreo y seguimiento en la implementación de la "Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades" se realizará a través de procedimientos, instrumentos e indicadores generados para tal efecto. Esto es fundamental para evaluar su efectividad y ajustar las acciones según los resultados obtenidos. A continuación, los pasos clave para llevar a cabo este proceso a cargo del nivel central del Estado, principalmente, y los niveles sub-nacionales, según lo que les corresponda:

Definición de indicadores: Se identifican los indicadores relevantes que permitirán medir el avance y el impacto de la política. Estos son indicadores de proceso, resultado y de impacto.

Establecimiento de metas: Definición de metas específicas y alcanzables para cada indicador. Estas metas son realistas y alineadas con los objetivos de la política.

Recopilación de datos: Implementación del sistema de recolección de datos que permita monitorear el progreso. Utilizar encuestas, informes gubernamentales, registros administrativos u otras fuentes relevantes.

Análisis y evaluación: Regularmente, se analizarán los datos recopilados para evaluar el desempeño de la política. Comparar los resultados con las metas establecidas y buscar posibles desviaciones.

Retroalimentación y ajustes: Utiliza los resultados del análisis para retroalimentar a los responsables de la implementación. Si se identifican áreas de mejora o desafíos, se ajustan las estrategias y acciones según sea necesario.

Informes y comunicación: Genera informes periódicos sobre el progreso y los logros alcanzados. Comunica estos resultados a las partes interesadas, incluyendo a la sociedad civil y otros actores relevantes.

Para efectivizar y poner en marcha, este proceso de monitoreo y seguimiento se realizará específicamente a través de la Dirección General de Ordenamiento Urbano, dependiente del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo, que es la instancia cabeza de sector y generador de la presente política. La misma, será responsable de emitir informes de seguimiento de la implementación de la política a cargo de todos los niveles del Estado junto con las Entidades Territoriales Autónomas, en el que se describan los principales avances, dificultades y sobre todo los logros alcanzados en la aplicación de las líneas estratégicas que componen los objetivos de los tres Componentes de la política.

Para un seguimiento eficiente del proceso de implementación de la política se tienen cuatro fases que se describen a continuación:

11.1 Socialización y comunicación de la PNDIC

Las siguientes son acciones comunicacionales para la divulgación y conocimiento de la PNDIC, por parte de las autoridades de las ETAs y la ciudadanía en general:

- **Campañas de sensibilización:** Se diseñan campañas de comunicación que informen a autoridades territoriales y a los ciudadanos sobre los objetivos, beneficios y alcance de la política. Se utilizarán todos los medios de comunicación como radio, televisión, redes sociales y folletos.
- **Talleres y capacitaciones:** Organización de talleres y sesiones de capacitación dirigidos a autoridades locales, líderes comunitarios y ciudadanos. Estos espacios permitirán una comprensión más profunda y fomentarán el compromiso.
- **Foros y debates públicos:** Realización de eventos donde se debatan los aspectos clave de la política. Se invitan a expertos, académicos y ciudadanos para enriquecer el diálogo.
- **Participación ciudadana:** Involucramiento de la sociedad civil en la toma de decisiones relacionadas con el desarrollo urbano para la implementación de la política. Se crean espacios para que expresen sus opiniones y aporten ideas.
- **Alianzas estratégicas:** Colaboración con organizaciones no gubernamentales, universidades, cooperación internacional y otros actores relevantes que puedan amplificar el mensaje para llegar a más personas.

Se realizará un seguimiento de forma inicial a los procesos y campañas de socialización a todos los actores involucrados en la gestión urbana, en especial a los gobiernos locales y departamentales en el caso de las regiones metropolitanas, identificando el nivel de interés y condiciones, para determinar las posibles rutas críticas en la implementación de la política.

En este proceso, como paso importante, se orientará y resolverá las dudas que los representantes de las ETAs identifiquen sobre el contenido técnico, la información requerida y los instrumentos a ser aplicados en la política.

11.2 Normativo e institucional

Es importante mantener el fortalecimiento continuo de capacidades institucionales y normativas necesarias para la implementación de la política. Por tanto, el monitoreo de la organización institucional local dentro de los municipios para la implementación de la política permitirá efectivizar las acciones de quiénes y cómo las realizan.

En este aspecto, es clave apoyar a los GAMs en la elaboración y aprobación de una legislación urbana que permita establecer políticas, leyes y prácticas que gobiernan, gestionan y desarrollan el contexto urbano. Debe ser relevante, clara y flexible para evitar impactos negativos en grupos vulnerables

Un aspecto que beneficiará, es la generación de alianzas para la implementación responsable de la política y la gestión de posibles financiamientos externos.

Incentivar la participación ciudadana, involucrando a la sociedad civil en la toma de decisiones es clave para el desarrollo de la normativa.

La normativa debe garantizar la transparencia, estableciendo mecanismos para informar sobre el progreso y resultados.

11.3 Evaluación de objetivos en los tres componentes

Como se detalla en capítulos anteriores, la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades está compuesta por tres componentes y cada componente por objetivos que contienen líneas estratégicas y líneas de acción, las mismas están relacionadas con una serie de indicadores que permitirán medir las mejoras en el desarrollo urbano. Por tanto, es importante el monitoreo y seguimiento de los alcances y logros de los diferentes objetivos.

El proceso de implementación incluye establecer los tiempos y responsables, donde la línea de tiempo para cada línea de acción será diferente ya que corresponderá a las condiciones institucionales, financiamiento y la complejidad del objetivo que se haya planteado. En este marco, de acuerdo a tiempos de control establecidos, se medirán el nivel de avance y logros alcanzados, hasta las evaluaciones anuales, quinquenales y decenales.

La PNDIC contará con un sistema de monitoreo dinámico que le permitirá contar con el insumo necesario para mejorar la toma de decisiones durante su implementación y al final de ella. Es así que el monitoreo y seguimiento se debe realizar de acuerdo a cada componente de la PNDIC.

11.3.1 Política urbana

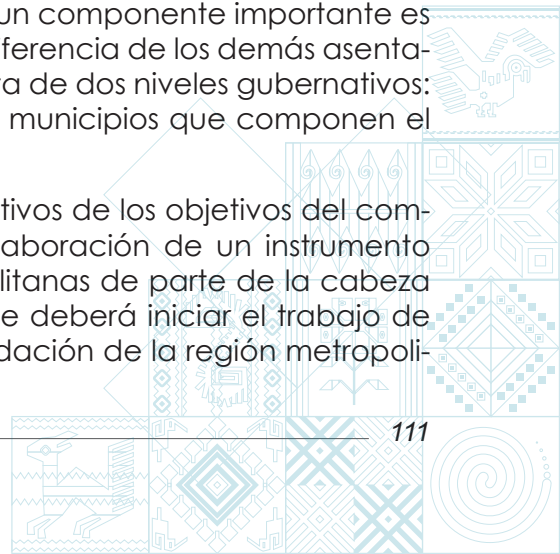
Los objetivos del componente de la política establecen objetivos que apuntan a solucionar o mejorar la problemática identificada en cada línea estratégica, para lo cual se debe identificar principalmente los indicadores que medirán los alcances y productos de las acciones ejecutadas, la información disponible y las áreas sectoriales responsables de su implementación. Este marco establecerá cambios en el desarrollo urbano, y los mismos, de acuerdo a cortes temporales establecidos por el gobierno local, serán monitoreados y evaluados.

Los gobiernos locales podrán coordinar con la cabeza de sector e instancias sectoriales del nivel central del Estado capacitaciones, aclaraciones y seguimientos al proceso de implementación.

11.3.2 Desarrollo de regiones metropolitanas

En la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades, un componente importante es el referido al desarrollo de las regiones metropolitanas, que a diferencia de los demás asentamientos urbanos y ciudades cuenta con la participación directa de dos niveles gubernativos: el gobierno departamental y los gobiernos municipales de los municipios que componen el conurbado metropolitano.

Entre los cuales, deberán coordinar el alcance de los objetivos de los objetivos del componente de desarrollo metropolitano. Estos, inician con la elaboración de un instrumento técnico que oriente la conformación de las regiones metropolitanas de parte de la cabeza de sector en el nivel central del Estado, de acuerdo al cual se deberá iniciar el trabajo de coordinación interinstitucional para la conformación y consolidación de la región metropoli-



tana a partir del instrumento establecido por Ley. Este establecerá el marco normativo para la conformación de una estructura institucional para gestionar el desarrollo de la región metropolitana, incluyendo el desarrollo urbano, con una amplia participación de los diferentes actores institucionales, organizativos y sociedad civil.

En este contexto, el monitoreo y seguimiento deberá ser implementado de acuerdo a la consecución de cada objetivo, ya que el primero posibilita la implementación del siguiente. Asimismo, el acompañamiento por la cabeza de sector de la presente política será importante y necesario en el proceso, por el grado de complejidad para la coordinación interinstitucional.

11.3.3 Sistema de ciudades

La conformación del sistema de ciudades corresponde a la implementación de dos líneas estratégicas que corresponden a los dos objetivos del componente. A diferencia de los anteriores componentes, el sistema de ciudades se deberá implementar en los niveles de unidades territoriales, identificadas por Ley: nacional, departamental, regional y municipal. Por tanto, establecer una relación y complementariedad entre las diferentes escalas territoriales, es importante establecer el sistema de ciudades sobre la base de las políticas, objetivos y lineamientos establecidos por el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial.

El monitoreo y seguimiento de este componente se deberá realizar de acuerdo a la consecución de los objetivos. Es muy importante realizar el seguimiento al inicio, por si se presentan incógnitas en la identificación de características nodales de las redes de asentamientos urbanos y la conformación de los sistemas de ciudades, de acuerdo a tiempos establecidos por la instancia que implementará el componente; y al final de cada objetivo.

Será importante en este proceso, la coordinación multinivel para delinear estrategias conjuntas de desarrollo de las diferentes redes urbanas.

11.4 Evaluación de alcances e impactos de la PNDIC

El sistema de evaluación de la PNDIC es dinámico. Se monitoreará el avance de los objetivos enmarcados en las líneas estratégicas y líneas de acción de los componentes de la PNDIC. Las instancias responsables de cada uno de los objetivos estratégicos deberán alimentar tanto el proceso de seguimiento como el de evaluación, con informes detallados de los alcances y de las dificultades encontradas en el proceso de implementación de los diferentes componentes de la política, ya que esto facilitará la toma de decisiones, en especial para identificar trabas técnicas como institucionales.

El sistema propuesto operará a través de un esquema de tres quinquenios, que clasificará las metas según el tiempo estimado técnicamente para su cumplimiento. En términos generales las metas de la PNDIC se definirán para un periodo máximo de 5 años, salvo aquellas denominadas metas superiores o de impacto de la PNDIC, que tienen un horizonte temporal de 15 años. En este orden de ideas, cada 5 años se deberán redefinir las nuevas metas intermedias de la PNDIC.

Los quinquenios deberán articularse de forma tal que los planes nacionales de desarrollo estén coordinados con la implementación de la política pública. En el 2036 deberá realizarse



una evaluación especial de la evolución de la PNDIC, a la luz de la cumbre de Hábitat-IV y la evolución de las ciudades de Bolivia a partir del inicio de la construcción de la PNDIC después de Hábitat-III de 2016.

Cada cinco años las metas serán revisadas según el nivel de avance, el tiempo faltante para su cumplimiento, y la revisión del desempeño individual y colectivo de las instancias responsables para su cumplimiento. Estas acciones serán complementadas con la inclusión de nuevas metas en caso de ser necesario. También implica la revisión y actualización de los escenarios sociales, económicos e institucionales en los que se desenvuelven los programas y las metas.

A partir de estos procesos de seguimiento y evaluación, un comité evaluador será el encargado de seleccionar y documentar las experiencias positivas y las buenas prácticas que se vayan desarrollando, con el objetivo de mostrar a los demás actores las estrategias exitosas que contribuyen a la implementación de la PNDIC.

11.5 Planes, programas y proyectos que derivan de la PNDIC

Sobre la base de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades, el nivel central del Estado generará e implementará planes, programas y proyectos emergentes de los objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción. La evaluación incluirá el análisis de la coyuntura que originó el producto adicional a los objetivos de la política.

Como se mencionó anteriormente, si bien la generación de productos adicionales a la política es de gran utilidad para el desarrollo de los municipios, lo importante es la transmisión de buenas prácticas y la difusión de las lecciones aprendidas.

11.5.1 Estrategia de implementación Plan Multisectorial Urbano

La aplicación de la política inicialmente se realizará a través de la elaboración del Plan Multisectorial Urbano, como un instrumento de aplicación de la PNDIC, que en una primera fase desarrollará normas, guías e instrumentos para la planificación y el ordenamiento urbano y territorial, teniendo como estrategia de elaboración, la implementación estratégica de:

- Sistemas catastrales urbanos
- Plataforma urbana con la implementación y manejo de indicadores
- Laboratorio de innovación urbana
- Agendas urbanas
- Programas de desarrollo urbano

Actividades que directamente están vinculados con el Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y el Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Viceministerio de Vivienda y Urbanismo.

11.6 Impactos de la PNDIC

Además de realizar el seguimiento y la evaluación de los resultados de la PNDIC, es también importante la evaluación de los impactos que su implementación causen.

Está claro que la implementación de la PNDIC generará cambios en el desarrollo urbano de las ciudades, pero estos cambios irán más allá de los productos obtenidos, afectando los ámbitos sociales, medioambientales, territoriales e institucionales. Es en este marco que la evaluación del impacto de la PNDIC y las posibles externalidades que se produzcan serán vitales, toda vez que estas pueden ser positivas o negativas. Esto permitirá ajustar y retroalimentar los objetivos de la política.



**BENEFICIOS Y UTILIDADES DE LA
PNDIC**



12 BENEFICIOS Y UTILIDADES DE LA PNDIC

12.1 Beneficios de la PNDIC

Ordena la ocupación del territorio

Eso hace más segura y rentable la inversión en el suelo, tanto desde el Estado como de las personas particulares.

La Política se encarga de planificar y regular el uso del suelo y el desarrollo de las áreas urbanas. Esto incluye la zonificación, la planificación de infraestructuras y la regulación de la construcción. Al ordenar el territorio, se busca un desarrollo equilibrado y sostenible que considere tanto las necesidades actuales como futuras de la población.

Una adecuada ordenación del territorio proporciona un marco claro y predecible para las inversiones. Los inversores, tanto públicos como privados, pueden tomar decisiones informadas sabiendo que existen regulaciones y planes que guían el desarrollo urbano. Esto reduce el riesgo de conflictos legales y asegura que las inversiones se realicen en áreas adecuadas y con el respaldo de la normativa vigente.

La planificación urbana eficiente puede aumentar el valor del suelo y de las propiedades. Al garantizar que las áreas urbanas estén bien conectadas, con acceso a servicios e infraestructuras de calidad, se crea un entorno atractivo para vivir y trabajar. Esto, a su vez, incrementa la demanda y el valor de las propiedades, haciendo que las inversiones sean más rentables.

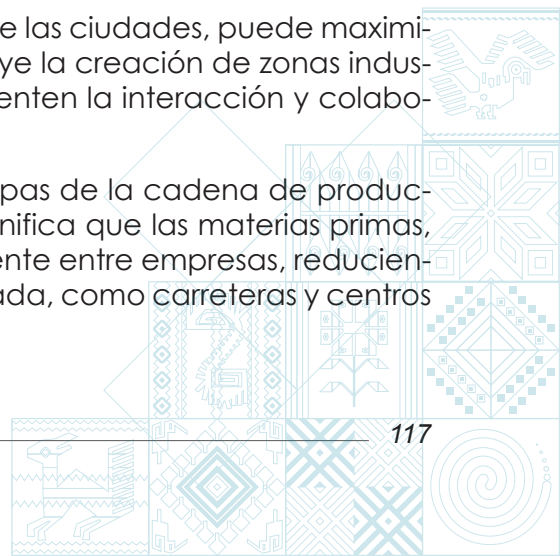
Para el Estado, una buena política urbana facilita la gestión de recursos y la prestación de servicios públicos, optimizando el uso del suelo y reduciendo costos asociados a la expansión desordenada. Para los particulares, proporciona seguridad jurídica y aumenta el valor de sus propiedades, además de mejorar su calidad de vida al vivir en entornos bien planificados y sostenibles.

Potencia las oportunidades que ofrece la aglomeración económica

Facilita los encadenamientos productivos y el comercio, aprovecha mejor el capital humano, reduce los costos de producción y transporte.

La política urbana, al planificar y gestionar el crecimiento de las ciudades, puede maximizar los beneficios de esta aglomeración económica. Esto incluye la creación de zonas industriales, comerciales y residenciales bien conectadas, que fomenten la interacción y colaboración entre diferentes sectores económicos.

Promueve la proximidad entre empresas de diferentes etapas de la cadena de producción, lo que facilita los encadenamientos productivos. Esto significa que las materias primas, productos intermedios y servicios pueden moverse más fácilmente entre empresas, reduciendo tiempos y costos. Además, la infraestructura urbana adecuada, como carreteras y centros logísticos, facilita el comercio tanto local como internacional.



La proximidad de empresas y servicios en áreas urbanas bien planificadas reduce significativamente los costos de transporte y producción. Las empresas pueden acceder más fácilmente a proveedores y mercados, lo que disminuye los gastos logísticos. Además, una infraestructura eficiente, como transporte público y redes viales, reduce los tiempos de desplazamiento y los costos asociados.

Reduce el costo de la provisión de servicios

Acceso de más personas a las redes de servicios y a menor costo. Permite la articulación de los proveedores de servicios básicos y de otros bienes públicos.

Al planificar y organizar el desarrollo de las ciudades, permite optimizar la distribución de servicios públicos como agua, electricidad, transporte y saneamiento. Una infraestructura bien diseñada y mantenida reduce los costos operativos y de mantenimiento, lo que se traduce en menores costos para los proveedores y, en última instancia, para los usuarios.

Una ciudad bien planificada facilita el acceso de más personas a las redes de servicios básicos. Al concentrar la población en áreas urbanas densamente pobladas, se pueden aprovechar las economías de escala, lo que significa que el costo por unidad de servicio disminuye a medida que aumenta el número de usuarios. Esto permite que más personas accedan a servicios esenciales a un costo menor.

La política urbana también facilita la coordinación entre diferentes proveedores de servicios básicos y otros bienes públicos. Al crear un marco regulatorio y de planificación claro, se pueden alinear los esfuerzos de diferentes entidades, tanto públicas como privadas, para asegurar una provisión eficiente y coherente de servicios. Esto incluye la integración de servicios como transporte público, salud, educación y seguridad, lo que mejora la calidad de vida de los ciudadanos y optimiza el uso de recursos.

Promueve la eliminación de brechas de desigualdad socioespacial

Alienta el ejercicio del derecho a la ciudad por parte de todas y todos.

Busca reducir las disparidades entre diferentes áreas de una ciudad, asegurando que todos los habitantes tengan acceso a servicios y oportunidades similares, independientemente de su ubicación. Esto incluye la mejora de infraestructuras en barrios marginados, la creación de espacios públicos accesibles y la promoción de viviendas asequibles. Al hacerlo, se disminuyen las diferencias en calidad de vida y se promueve una distribución más equitativa de los recursos urbanos.

El derecho a la ciudad implica que todos los ciudadanos deben tener la oportunidad de participar en la vida urbana y beneficiarse de lo que la ciudad ofrece. La política puede fomentar este derecho mediante la creación de espacios inclusivos y accesibles para todos, independientemente de su origen socioeconómico, género o capacidad. Esto incluye la planificación de transporte público eficiente, la construcción de infraestructuras accesibles y la promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones urbanas.

La política también se enfoca en el desarrollo sostenible, asegurando que el crecimiento urbano no comprometa los recursos naturales ni la calidad de vida de las futuras generaciones. Esto incluye la promoción de prácticas de construcción sostenibles, la protección de espacios verdes y la implementación de políticas que reduzcan la huella ecológica de las ciudades. Un desarrollo urbano sostenible y equitativo garantiza que todos los ciudadanos puedan disfrutar de un entorno saludable y próspero.



La política no solo busca eliminar las brechas de desigualdad socioespacial, sino que también promueve el ejercicio del derecho a la ciudad para todos, fomentando la inclusión social y el desarrollo sostenible.

Mejora la calidad de vida

Con el desarrollo de un hábitat sustentable, sano y libre de riesgos.

La política se enfoca en crear ciudades que sean ambientalmente sostenibles. Esto incluye la promoción de prácticas de construcción ecológicas, la implementación de sistemas de energía renovable y la gestión eficiente de los recursos naturales. Al reducir la huella ecológica de las ciudades, se asegura que las futuras generaciones puedan disfrutar de un entorno saludable y próspero.

Un aspecto clave es garantizar que los habitantes de la ciudad tengan acceso a un entorno saludable. Esto implica la planificación de espacios verdes, parques y áreas recreativas que promuevan la actividad física y el bienestar mental. Además, se trabaja en la reducción de la contaminación del aire y del agua, así como en la gestión adecuada de los residuos, para asegurar que los ciudadanos vivan en un entorno limpio y seguro.

También se ocupa de identificar y mitigar los riesgos asociados con el entorno urbano. Esto incluye la planificación y construcción en áreas seguras, lejos de zonas propensas a desastres naturales como inundaciones, terremotos o deslizamientos de tierra. Además, se implementan medidas de seguridad y resiliencia, como infraestructuras resistentes y sistemas de alerta temprana, para proteger a los ciudadanos y sus propiedades.

Al combinar estos elementos, se contribuye significativamente a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Un hábitat sustentable y sano no solo proporciona un entorno agradable para vivir, sino que también promueve la salud y el bienestar de la población. La reducción de riesgos y la creación de infraestructuras seguras y eficientes aseguran que los ciudadanos puedan disfrutar de una vida tranquila y productiva.

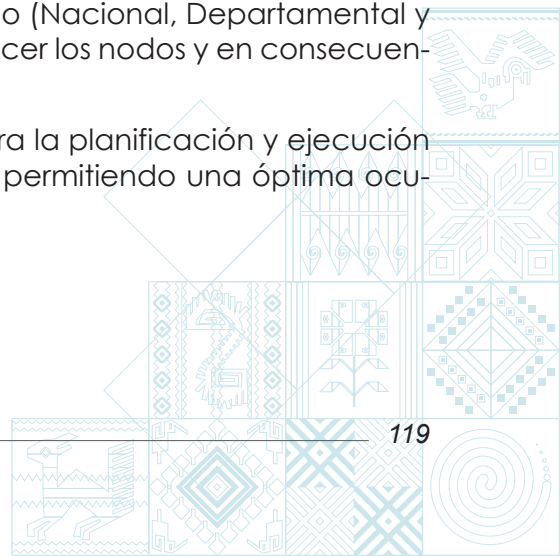
Su aplicación mejorará la calidad de vida al desarrollar un hábitat sustentable, sano y libre de riesgos, asegurando que las ciudades sean lugares donde las personas puedan vivir de manera saludable y segura.

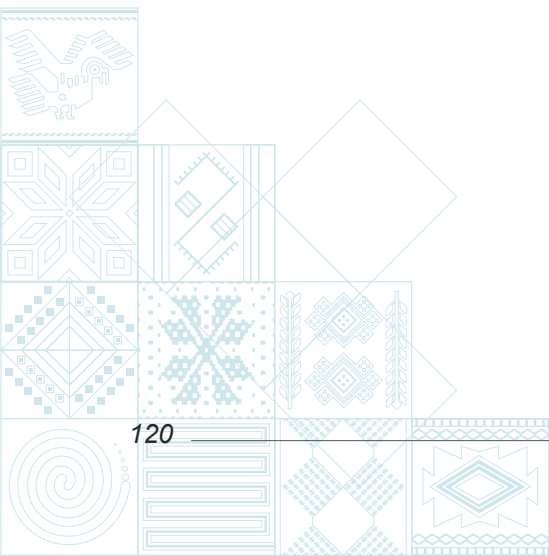
12.2 Utilidad de la PNDIC

Enfoca territorialmente las inversiones del nivel central del Estado en función a los objetivos del PGDES-PDES y el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial.

Coordina y articula las inversiones de los 3 niveles del Estado (Nacional, Departamental y Municipal) de acuerdo al Ordenamiento Territorial, para fortalecer los nodos y en consecuencia el Sistema de Ciudades.

El Sistema de Ciudades se convierte en un instrumento, para la planificación y ejecución de nuevos nodos urbanos integrados al sistema de ciudades, permitiendo una óptima ocupación del territorio nacional.







GLOSARIO





13 GLOSARIO

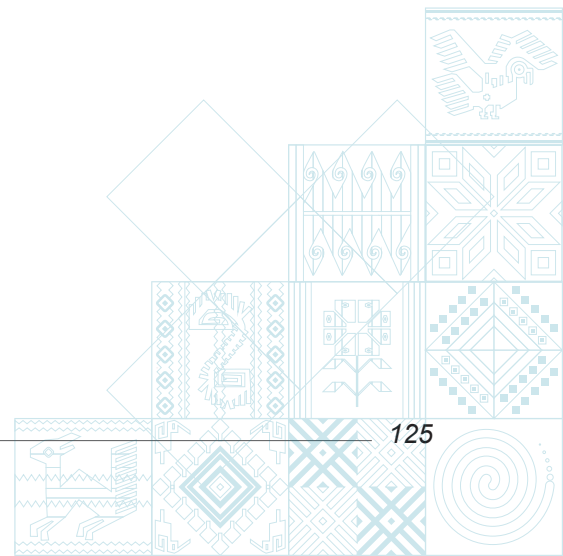
Ciudad	Asentamiento urbano caracterizado por su infraestructura, organización y diversidad de actividades, centro económico, cultural y social, ofrece variedad de servicios y oportunidades para sus habitantes. Pueden variar en tamaño, desde pequeñas localidades urbanas hasta metrópolis, es un lugar donde convergen personas, edificios, calles y una amplia gama de actividades humanas.
Derecho a la Ciudad	Es el derecho del ciudadano a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar de ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para un vivir bien. Garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad y su gestión democrática, asegurando la justicia territorial y la inclusión social.
Gobernanza	Conjunto de procesos, estructuras y mecanismos mediante los cuales se toman decisiones y se gestionan los asuntos públicos en una sociedad. Implica una relación entre actores estatales, actores no estatales y ciudadanos, abarca aspectos como la formulación de políticas, implementación de programas, regulación, participación ciudadana, la transparencia y rendición de cuentas para un funcionamiento eficiente, justo y sostenible de las instituciones y procesos que afectan la vida de las personas y el desarrollo de comunidades.
Hábitat y Vivienda	Medioambiente que contiene las condiciones apropiadas para el desarrollo de comunidades de organismos en los aspectos de crecimiento, desarrollo y reproducción, siendo la vivienda el ambiente construido para la habitación de las personas, cuyo agrupamiento en una estructura de vías, manzanas, equipamientos e infraestructura verdes constituye el hábitat urbano.
Metabolismo Urbano	Es el intercambio de energía e información que se establece en el asentamiento urbano, los recursos que ingresan, se transforman, se consumen, genera residuos y luego se eliminan, todo en interacción con el medioambiente, concepto fundamental para comprender las relaciones entre procesos sociales y materiales en el entorno urbano.
Ordenamiento Territorial	Instrumento de planificación que regula el uso, aprovechamiento y ocupación del suelo. Se basa en potencialidades

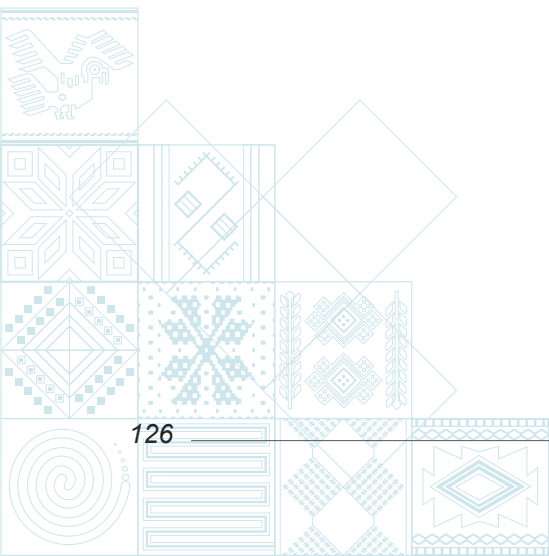
y limitaciones del territorio y su objetivo es favorecer el desarrollo sustentable considerando factores sociales, económicos y ambientales, busca lograr un equilibrio para una ocupación organizada del territorio y un futuro sostenible.

Planificación Urbana	Proceso estructurado de toma de decisiones informada para alcanzar objetivos de desarrollo urbano, minimizando riesgos y maximizando eficiencia, es de carácter multidisciplinario y de múltiples propósitos, orientado a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
Política de Ciudades	Es un mecanismo de intervención a nivel nacional que permite al gobierno establecer una visión común para el desarrollo de ciudades con diversos tamaños, poblaciones y tasas de crecimiento.
Red de asentamientos Urbanos	Conjunto de asentamientos urbanos que forman una red interconectada por vínculos y relaciones que contribuyen al desarrollo.
Red Urbana	Conjunto de ciudades o centros urbanos que se articulan territorialmente y establecen diferentes relaciones entre sí, están interconectadas debido al flujo de personas, bienes y servicios.
Región	Espacio territorial continuo conformado por varios municipios o provincias que no trascienden los límites del departamento.
Región Metropolitana	Conurbaciones mayores a quinientos mil (500.000) habitantes, como espacios de planificación y gestión.
Relación Urbano-Rural	Se refiere a las funciones complementarias y sinérgicas entre áreas urbanas, periurbanas y rurales. Estos vínculos incluyen flujos de personas, recursos bienes, empleo, información, tecnologías y servicios que fluyen en estos territorios.
Resiliencia Urbana	Capacidad de un sistema urbano de recuperación y mantener continuidad después de un evento o impacto catastrófico, una ciudad resiliente evalúa, planifica y actúa para prepararse y responder a obstáculos de origen diverso, ya sean repentinos o no, esperados o inesperados, es estar preparadas para proteger y mejorar la vida de sus habitantes, fomentar el desarrollo y promover un entorno propicio para la inversión y el cambio positivo.
Sistema de Ciudades	Se refiere a ciudades que mantienen relaciones entre sí y sus flujos funcionales a partir de una jerarquía urbana, en última instancia para cumplir un propósito como unidad sistémica.



Sistema Urbano	Relación de las instituciones y grupos sociales con el medio ambiente como componentes dinámicos, para el cumplimiento de diversos objetivos.
Sustentabilidad	Capacidad de satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades, busca promover el desarrollo económico sin causar daños al medio ambiente ni agotar los recursos naturales del planeta, permitiendo que las generaciones futuras disfruten de una alta calidad de vida.
Urbanización	Proceso de concentración de la población y actividades económicas en territorios con categorías de uso de suelo urbano.







BIBLIOGRAFÍA



14 BIBLIOGRAFÍA

- Benavides Castro, E. (2006). *Metropolización en Bolivia*. La Paz: Eclipse.
- Asamblea Constituyente de Bolivia. (25 de enero de 2009). *Constitución Política del Estado*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Autoridad de Fiscalización y Control Social de Agua Potable y Saneamiento Básico. (2021). *Plantas de tratamiento de aguas residuales - PTAR*. Obtenido de Autoridad de Fiscalización y Control Social de Agua Potable y Saneamiento Básico: https://aaps.gob.bo/index.php?option=com_content&view=article&id=130&Itemid=314
- Autoridad Plurinacional de la Madre Tierra. (2021). *Contribuciones Nacionalmente Determinadas*. La Paz: APMT.
- Bozzano, H. (2012). *Territorios reales, Territorios pensados, Territorios posibles*. Editorial Espacio.
- Cabrera, L. (2015). *Cultura Ciudadana en la Zona Metropolitana de Cochabamba*. En Zegada, M.T. (Ed.), *Cochabamba posible: Percepciones e imaginarios en el área metropolitana*. Cochabamba: Nos Une Observatorio Ciudadano.
- Cámara Nacional de Industrias. (2019). *Propuesta de Política Industrial para Bolivia*. La Paz: CNI.
- Captura Consulting & Revolución Jigote. (2014). *Índice de Cultura Ciudadana 2013*. Santa Cruz: Revolución Jigote.
- Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario. (2021). *Coordinadora de la Mujer*. Obtenido de CEDLA: https://www.coordinadoradelamujer.org.bo/observatorio/archivos/publicaciones/pobreza_multidimensional_y_desigualdad_de_genero_455.pdf
- Congreso de la República Bolivia. (1992). *Nombre: Ley del Medio Ambiente N.º 1333/1992*. La Paz: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Corporación Andina de Fomento. (2016). *Índice de Desempeño Logístico*. CAF.
- Corporación Latinobarómetro. (2018). *Informe 2018*. Obtenido de Latino-barómetro: <https://www.latinobarometro.org/>
- Dioxadis, C. (1968). *Ekística: Una introducción a la ciencia de los asentamientos Humanos*. Oxford: Oxford University.
- Estado Plurinacional de Bolivia. (2010). *Ley de Derechos de la Madre Tierra N.º 071/2010*. La Paz: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Estado Plurinacional de Bolivia. (9 de julio de 2010). *Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Baez"*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Estado Plurinacional de Bolivia. (2012). *Ley Marco de la Madre Tierra y Desarrollo Integral para Vivir Bien N.º 300/2012*. La Paz: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Estado Plurinacional de Bolivia. (9 de mayo de 2016). *Ley N.º 803 Ampliación Regularización del Derecho Propietario. Artículo 1*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Estado Plurinacional de Bolivia. (2023). *Decreto Supremo N.º 4857 Estructura Organizativa del Estado*. La Paz: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

Estado Plurinacional de Bolivia . (2016). Ley N° 777 del Sistema de Planificación Integral del Estado . La Paz: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia. (2018). Diagnóstico de Niños, Niñas, Adolescentes y Jóvenes en las áreas urbanas. La Paz: UNICEF.

Foro Económico Mundial. (2019). Reporte global de competitividad de 2019. FEM.

Foronda, C., Beverinotti, J., & Suaznábar, C. (2018). Análisis de las características de la innovación en empresas y su efecto en la productividad en Bolivia. BID.

Geddes, P. (1960). Ciudades en Evolución. Oxford: Oxford University.

Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes . Madrid: Ediciones Akal .

Instituto Nacional de Estadística. (2012). Censo Nacional de Población y Vivienda 2012. La Paz: INE.

Instituto Nacional de Estadística. (2019). Encuesta Nacional de Hogares 2018. Obtenido de <https://www.ine.gob.bo/?s=encuesta+nacional+de+hogares+2018>

Instituto Nacional de Estadística. (2023). Bolivia: Disturbios civiles registrados, según departamento y tipo de disturbio, 2007 – 2022. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística: <https://www.ine.gob.bo/index.php/registros-administrativos-seguridad/>

López Lamia, A. (2015). Desafíos urbanos de Bolivia: ¡Más vale tarde que nunca! Obtenido de Blog Ciudades Sostenibles: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/desafios-urbanos-de-bolivia-mas-vale-tarde-que-nunca/>

Ministerio de Medio Ambiente y Agua. (2022). Plan Sectorial de Desarrollo Integral. La Paz: MMAyA.

Ministerio de Medio Ambiente y Agua. (2024). Rendición pública de cuentas. La Paz: MMAyA.

Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda. (2016). Construyendo Comunidades Urbanas para Vivir Bien en el Siglo XXI: Informe del Estado Plurinacional de Bolivia para Hábitat III,. La Paz: MOPSV.

Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda. (2022). Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien - Sector Vivienda y Urbanismo 2021-2025. La Paz: MOPSV.

Ministerio de Planificación del Desarrollo. (2021). Plan de Desarrollo Económico y Social - PDES. La Paz: MDP.

Ministerio de Planificación para el Desarrollo. (2015). Agenda Patriótica 2025- 13 Pilares de la Bolivia Digna y Soberana. La Paz, Bolivia: Ministerio de Planificación para el Desarrollo.

Ministerio de Salud y Deportes. (2018). Ministerio de Salud promueve expendio de comida saludable. La Paz: MSD.

Munizaga, G. (1992). Diseño Urbano: Teoría y Método. Santiago: Editorial Universitaria.

Price Waterhouse Coopers. (2018). Estudio cualitativo para la Política de Ciudades. La Paz: PWC.

Programa de Apoyo a la Democracia Municipal. (2013). Encuesta de percepción ciudadana sobre la calidad de los servicios públicos. Obtenido de PADEM: <https://es.slideshare.net/slideshow/2-presentacin-padem-foro-desarrollo-urbano/28126522>



Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2020). La Nueva Agenda Urbana Ilustrada. ONU-Habitat.

Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2021). Primer reporte del estado de la prosperidad de las ciudades de Bolivia. La Paz: ONU-Habitat Bolivia.

Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2022). Sistemas de Ciudades de Bolivia (SCB): Prospectiva del sistema de Bolivia al 2035. La Paz: ONU-Habitat Bolivia.

Rojas, F. (2023). La ciudad como Sistema: Metabolismo, Resiliencia y Sustentabilidad. Buenos Aires: Ediciones Irradia-Avina.

Saguapac. (2023). Memoria Institucional de Saguapac - Gestión 2022. Santa Cruz de la Sierra: Saguapac.

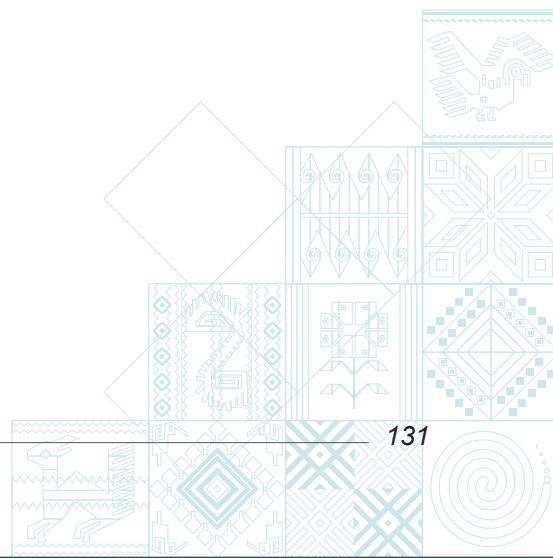
Sánchez, Á. (1985). Sistemas Arquitectónicos y Urbanos . México: Ediciones Thrillo .

Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas. (2016). La Política Social en Bolivia. La Paz: UDAPE.

Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas. (2017). Dossier de Estadísticas Sociales y Económicas. Sector social: pobreza y desigualdad. Obtenido de UDAPE: http://www.udape.gob.bo/portales_html/dossierweb2017/html/

Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas. (2021). Informe Nacional Voluntario 2021. La Paz: UDAPE.

Wolman, A. (1965). El metabolismo de las ciudades. Madrid: Alianza.





www.oopp.gob.bo

AVENIDA. MARISCAL SANTA CRUZ – ESQUINA. CALLE URURO, EDIF. CENTRO DE COMUNICACIONES LA PAZ, 19° PISO,

TELF.: (591-2)- 2119999 – 2156600

La Paz – Bolivia