

Fortalecimiento institucional y técnico de las áreas metropolitanas en América Latina

Fortalecimiento institucional y técnico de las áreas metropolitanas en América Latina

Título:

Fortalecimiento institucional y técnico de las áreas metropolitanas en América Latina

Depósito Legal: DC2019000300

ISBN: 978-980-422-129-3

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio Pinheiro Silveira, Vicepresidente Corporativo

Sandra Conde, Directora de Análisis y Evaluación Técnica de Infraestructura

Autores:

Josyane Bouchier

Matias Kalfon, Calia Conseil

Juliana Varney, Calia Conseil

Pauline Emile Geay, Groupe Huit

Equipo CAF:

Soraya Azán

Milnael Gómez

Daniela Zarichta

Consultores:

Juan Pablo Bocarejo

Julio César Chávez

Equipo Afd Bogotá:

Manon Goutorbe, Encargada de Proyectos de Desarrollo urbano y transporte

Natalia Cárdenas, Responsable de Desarrollo Urbano e Infraestructura

Pierre Jamin, Encargado de Proyectos de Desarrollo urbano y transporte

Equipo Afd París:

Arnaud Dauphin, Jefe de Proyectos de Transporte

Priscille De Coninck, Jefe de Proyectos de Transporte

Jérémie Bonhomme, Coordinador para Perú/Bolivia/Argentina

Dominique De Longevialle, Jefe de Proyectos de Transporte

Diseño gráfico: Estudio Bilder / Buenos Aires

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2018 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados

Índice

Resumen	7
Abstract	7
1 Objetivos y metodología del estudio	
2 Modalidades de integración metropolitana: una propuesta de tipología	11
3 Buenas prácticas en materia de integración y gestión metropolitana: síntesis	13
4 Aspectos relevantes de la problemática metropolitana en América Latina a través de dos estudios de caso: Bogotá y Lima-Callao	17
5 Propuestas	21
Propuestas de acción para impulsar la integración metropolitana en la Región Conurbada de Bogotá	21
Propuestas de acción para impulsar la integración metropolitana en la región conurbada de Lima-Callao.	25
6 Propuestas de acción para fomentar y/o consolidar los procesos de integración metropolitana en América Latina	2
7 Conclusiones	31
8 Bibliografía	33

Resumen

Frente a la actual tendencia, observada en particular en el continente latino-americano, de acelerado crecimiento urbano y urbanización, multiplicación de mega-ciudades y metropolización de hecho, resulta indispensable forjar nuevos modelos de gobernanza metropolitana.

El estudio "*Fortalecimiento técnico e institucional de las áreas metropolitanas en América Latina*", realizado entre 2013-14, se propone contribuir, desde lo institucional, a impulsar y consolidar los actuales procesos de integración y a fortalecer las capacidades de gestión metropolitana en América Latina.

Llevado a cabo en dos fases, una primera dirigida a la investigación documental de alcance internacional, análisis y formalización teórica; y una segunda, integrada por trabajo de campo en dos conurbaciones latino-americanas: Bogotá y Lima Callao, el estudio aporta, entre sus principales resultados, una tipología detallada de las cinco principales modalidades de integración metropolitana, un abanico de buenas prácticas en materia de arreglos institucionales, derivadas de estudios de casos internacionales, así como recomendaciones estratégicas y líneas de acción para Bogotá y Lima-Callao, ambas todavía en busca de una fórmula viable de integración y gestión metropolitana y, más generalmente, para las áreas metropolitanas de América Latina.

Abstract

To tackle the present trend, particularly strong in Latin America, of fast urban growth and urbanization, mega-city proliferation and de facto metropolitan agglomeration, it is necessary to forge new models of metropolitan governance.

The study Institutional and technical strengthening of metropolitan areas in Latin America aims at bringing inputs, that should help support, from an institutional point of view, the present metropolitan agglomeration processes and strengthen metropolitan management capacities in Latin America. This study, carried out in two phases in 2013-14 –documental research, analysis and theoretical outline from international sources first, then field work in two Latin American agglomerations (Bogotá and Lima-Callao)– focuses on a set of vital institutional aspects, such as legal frameworks, organizational structures, functions and core competencies, resources and transparency, and delivers, as main outputs, a detailed typology of the five key forms of metropolitan agglomeration, a set of

institutional arrangements best practices derived from international case studies as well as strategic recommendations and courses of action for Bogotá and Lima-Callao and, more generally, for Latin American metropolitan areas.

1 Objetivos y metodología del estudio

El estudio "*Fortalecimiento técnico e institucional de las áreas metropolitanas en América Latina*" se ha propuesto contribuir, desde lo institucional, a impulsar y consolidar los actuales procesos de integración metropolitana y a fortalecer las capacidades de gestión metropolitana en América Latina, haciendo especial énfasis en: (1) Formular una *tipología de las principales modalidades de integración metropolitana que se presentan en el ámbito internacional*; (2) Derivar del estudio de casos de áreas metropolitanas relevantes en diversas partes del mundo, un conjunto de *buenas prácticas en materia de arreglos institucionales*; (3) Diagnosticar y analizar la situación actual y los desafíos que plantea la *creación de instancias supramunicipales o mecanismos de coordinación intermunicipal en Bogotá y Lima*; (4) Formular *recomendaciones para impulsar y/o consolidar procesos de integración y capacidades de gestión metropolitana en América Latina, en particular en las conurbaciones de Bogotá y Lima-Callao*.

El estudio se inscribe dentro de un contexto de acelerado crecimiento urbano y urbanización de la población mundial, tendencia particularmente marcada en el continente latino-americano donde, además, la multiplicación de las mega-ciudades se acompaña de dinámicas de metropolización, que tienden a trastocar los equilibrios entre los territorios y a generar fuertes interdependencias, planteando la necesidad de encontrar nuevos modelos de gobernanza metropolitana.

Para alcanzar sus objetivos, el estudio se realizó en dos etapas sucesivas. La primera etapa se centró en un trabajo de investigación documental, análisis y formalización teórica de alcance internacional. En esta etapa se llevaron a cabo las siguientes actividades:

1. revisión, análisis y clasificación de las principales modalidades de integración metropolitana existentes en el mundo;
2. revisión y análisis de cuatro estudios de caso de áreas metropolitanas relevantes de Europa (Lille Métropole, Francia y Área Metropolitana de Barcelona, España), Canadá (Montréal) y América Latina (Área Metropolitana de Guadalajara, México);
3. elaboración de un inventario de buenas prácticas en materia de arreglos institucionales, que contempla aspectos, tales como: marcos legales, fuentes, reglas y montajes financieros, estructuras organizacionales, funciones y competencias, recursos no-financieros, modalidades de participación de la sociedad civil.

La segunda etapa ha sido dedicada al trabajo de campo en dos conurbaciones latino-americanas: Bogotá y Lima, orientándose hacia las siguientes actividades:

1. Identificar y analizar las iniciativas de integración metropolitana actuales y pasadas en Bogotá y Lima;
2. Identificar y analizar las fortalezas y debilidades de las iniciativas actuales así como los factores de contexto que tienden a frenar o impulsar dichas iniciativas;
3. Formular recomendaciones de orden jurídico, institucional, financiero, etc., que contribuyan a impulsar y/o consolidar procesos de integración y de gestión metropolitana;
4. Contribuir a la difusión de los resultados del estudio (redacción de informe, participación en seminario internacional, entrevistas).

2

Modalidades de integración metropolitana: una propuesta de tipología

La revisión documental pone de relieve *cinco modalidades principales de integración metropolitana*. Se presentan a continuación, clasificadas de mayor a menor grado de institucionalización.

Tabla 1
Modalidades de Integración Metropolitana

<p>1 Fusión de municipios</p> <p>Los municipios del área conurbada se fusionan para conformar una sola entidad.</p>		<p>Toronto, Montreal (Canadá) (2000); Bogotá (1954)</p>
<p>2 Creación de una entidad supramunicipal</p> <p>Los municipios del área conurbada crean una instancia específica, responsable de la gestión de los asuntos metropolitanos.</p>		<p>Área Metropolitana de Barcelona (2010); Lille Métropole; Región Metropolitana de Curitiba (1974); Greater London Authority 1999; propuesta de Área Metropolitana Bogotá-Soacha (2012); Municipalidad Metropolitana de Lima.</p>
<p>3 Cooperación entre municipios</p> <p>Los municipios del área conurbada acuerdan entre sí mecanismos intermunicipales (de gestión de determinados servicios públicos; o de gestión territorial (planificación, ordenamiento territorial)</p>		<p>Área Metropolitana de Guadalajara, México (2012)</p>
<p>4 Fortalecimiento regional</p> <p>Los municipios (y en ciertos casos, otras entidades locales) optan por fortalecer y delegar competencias a una entidad pre-existente de escala intermedia (región) por su poder de aglomeración.</p>		<p>Comunidad Autónoma de Madrid, España (1983); proyecto del Grand Lyon, Francia (2014); proyecto de Región Administrativa y de Planificación Especial RAPE-Región Central, Colombia (2014).</p>
<p>5 Administración en red</p> <p>Esta modalidad de articulación metropolitana descansa en redes de actores de geometría variable; convoca a una gran diversidad de actores, congregándolos en una asamblea en la cual se negocia y se toman las decisiones.</p>		<p>Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, España antes de 2010; Proyecto de Gerencia Cuenca del Río Bogotá, Colombia (2014).</p>

3

Buenas prácticas en materia de integración y gestión metropolitana: síntesis

Los estudios de caso de cuatro áreas metropolitanas (Montreal, Área Metropolitana de Barcelona, Lille Métropole y Área Metropolitana de Guadalajara), confrontados con el estudio de la situación que prevalece en las conurbaciones de Bogotá y de Lima-Callao, arrojan un conjunto de buenas prácticas en materia de integración y gestión metropolitana.

Estas buenas prácticas pueden ordenarse en torno a siete ejes de acción para propiciar y/o consolidar la integración metropolitana, conforme se observa a continuación.

1er EJE DE ACCIÓN IMPULSAR UN MARCO NORMATIVO FAVORABLE

El marco normativo deberá ser claro, exhaustivo y velará, particularmente, por:

- Delimitar el territorio del área metropolitana;
 - Conferir la personería jurídica al Área Metropolitana y/o a sus instituciones, y para la continuidad del Área Metropolitana como entidad, privilegiar la creación por la vía legislativa (ley) por sobre la vía ejecutiva (decreto), el cual es menos resistente a cambios políticos;
 - Precisar las competencias del Área Metropolitana y su repartición entre los niveles de gobierno;
 - Enfocar las competencias metropolitanas a sectores estratégicos: transporte, ordenación del territorio, desarrollo económico, medio ambiente, infraestructura;
 - Dejar margen para adecuaciones institucionales posteriores para responder a su evolución.
 - Se complementará con un marco financiero adecuado para:
 - Garantizar la autonomía fiscal: capacidad de recaudación fiscal de la conurbación;
 - Favorecer la equidad fiscal dentro del área metropolitana, mediante mecanismos de redistribución financiera entre los municipios que la integran;
 - Montar presupuestos plurianuales (gastos operativos y de inversión).
-

2do EJE DE ACCIÓN CONSTRUIR UNA VISIÓN ESTRATÉGICA PARA EL TERRITORIO METROPOLITANO

Esta visión estratégica se construirá buscando simultáneamente:

- Promover la cohesión social y la cohesión territorial en el Área Metropolitana, fomentando inversiones en servicios e infraestructura a lo largo y ancho del territorio metropolitano para equilibrar el desarrollo entre los municipios que lo integran; y
- Posicionar el territorio metropolitano en la economía regional y/o internacional, dinamizando la competitividad del territorio, mediante valoración tanto del capital territorial (suelo urbano, recursos humanos, tecnológicos, conocimientos, saber hacer, ubicación geográfica) como de factores de entorno, para crear riqueza en el ámbito local.

Esta visión estratégica se construirá:

- Para el mediano y largo plazo, con la formulación de planes estratégicos a 10, 20 años o más, que superen los mandatos políticos;
- Con la participación de la Sociedad Civil, estableciéndose compromisos mutuos entre ésta y el sector público.

Será una propuesta estratégica flexible, que combine escalas territoriales y actores institucionales, con el fin de ajustarse a la geometría variable de los territorios metropolitanos funcionales.

3er EJE DE ACCIÓN APROVECHAR EVENTOS CATALIZADORES PARA LA INTEGRACIÓN METROPOLITANA

Se buscará explotar como catalizadores, oportunidades que se presentan por circunstancias externas, aprovechando; por ejemplo, eventos tales como concursar para ser sede de los Juegos Olímpicos o para ser elegida Capital Europea de la Cultura.

También se buscará transformar en oportunidad de integración metropolitana, las acciones que se requiere tomar para hacer frente a situaciones de crisis o para encarar decisiones impuestas desde el nivel de gobierno superior (mediante ley, decreto).

4to EJE DE ACCIÓN

FORTALECER LOS ÓRGANOS METROPOLITANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN, ASENTANDO LA LEGITIMIDAD Y CREDIBILIDAD DE LAS INSTANCIAS METROPOLITANAS DE REPRESENTACIÓN POLÍTICA

Se buscará establecer mecanismos democráticos de:

- Selección y nombramiento de los representantes políticos, mediante elección por sufragio universal directo de los concejales metropolitanos (Lille, 2014), mediante aplicación de un principio de equidad (por ejemplo, con la designación de los concejales con base al peso demográfico de los municipios miembros).
- toma de decisión, privilegiando las decisiones por consenso (modalidad no excluyente) por sobre el voto

También se buscará establecer mecanismos de coordinación y cooperación que garanticen un funcionamiento óptimo de la instancia de representación política (concejo metropolitano). Entre los principales, destacan:

- la suscripción de acuerdos políticos iniciales entre los partidos políticos representados en el consejo metropolitano (AM Barcelona);
- la doble pertenencia de los concejales, al ámbito municipal y al ámbito metropolitano (Lille), lo cual facilita la coordinación entre el Área Metropolitana y los municipios que la integran;
- la participación, en el concejo metropolitano, de un representante del nivel superior de gobierno como garante de la continuidad de la instancia, más allá del mandato municipal (AM Guadalajara).

Se promoverán estrategias de información y difusión que den a los ciudadanos / electores la posibilidad de conocer y comprender mejor los órganos de gobierno metropolitano.

5to EJE DE ACCIÓN

FORTALECER LOS ÓRGANOS METROPOLITANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN, AFIANZANDO LA CAPACIDAD Y CONTINUIDAD DE LAS INSTANCIAS TÉCNICAS METROPOLITANAS

Se buscará adoptar principios, establecer mecanismos y aplicar instrumentos que respalden una gestión metropolitana que responda a las siguientes características:

- Respetuosa de los municipios que integran el Área Metropolitana, privilegiando el dialogo político entre Área Metropolitana y municipios;
- Respetuosa de la repartición de competencias entre el ámbito municipal y el ámbito supramunicipal, aplicando sistemáticamente el principio de subsidiariedad;
- Territorializada y, por tanto transversal, antes que sectorializada;
- Diferenciada para adecuarse al perfil específico de los municipios y/o territorios, echando mano de mecanismos contractuales de gestión territorial, como los Contratos de Territorio (Lille);
- Enfocada hacia la equidad social y fiscal, recurriendo a mecanismos financieros como la perecuación financiera entre los municipios;
- Eficaz (orientada a resultados), eficiente y fiel al principio de probidad financiera.

Se buscará establecer mecanismos que respalden la estabilidad de las instancias técnicas, tales como la creación de oficinas técnicas, dotadas con personal técnico estable, cuyo estatuto de empleados públicos está asentado en la ley de creación del Área Metropolitana (AM Barcelona).

6to EJE DE ACCIÓN**FOMENTAR LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA COMO FUERZA MOTOR DE INTEGRACIÓN METROPOLITANA**

Se fomentará la creación de espacios de participación ciudadana como parte del proceso de integración metropolitana, con el fin de alimentar los procesos de formulación y monitoreo de las estrategias y políticas metropolitanas con visiones, propuestas y análisis de la Sociedad Civil Organizada.

Pueden ser, alternativamente o complementariamente,

- espacios integrados a la estructura organizacional del Área Metropolitana (tipo consejo ciudadano); o
- mecanismos de consulta, externos a la estructura organizacional, institucionalizados o informales, abiertos a la participación de organizaciones formales de la Sociedad Civil y/o de colectivos y redes sociales.

De las dos modalidades, se privilegiará la segunda por facilitar una participación independiente.

Se tomarán en consideración modalidades alternativas de participación de la sociedad civil, a través de espacios intersectoriales, independientes, de debate y propuestas (Asociación Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona); y espacios mixtos donde de forma conjunta, el sector público, el sector empresarial y organizaciones de la sociedad civil, definan estrategias institucionales que impacten en el desarrollo metropolitano (Consejo Directivo del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona).

Se reconocerá la capacidad técnica de la Sociedad Civil Organizada (organizaciones formales, redes y colectivos) para producir diagnósticos, estudios y propuestas;

Y se buscará capitalizar sus aportes:

- a los procesos de integración metropolitana (Ex: Bogotá / Lima como vamos) ;
- al fortalecimiento de los municipios integrantes del Área Metropolitana (AM Guadalajara);
- a la promoción de una cultura de cooperación, inclusión, participación.

7mo EJE DE ACCIÓN**PENSAR Y EMPRENDER LA INTEGRACIÓN METROPOLITANA DESDE UN ENFOQUE SISTÉMICO**

Se buscará actuar simultáneamente sobre: (i) Factores del entorno municipal –financieros, sociodemográficos, políticos, económicos, etc., que impactan en la disposición y decisión de los municipios para asociarse o no (Nivel micro); (ii) Factores que impactan directamente en la integración metropolitana en su dimensión territorial e institucional (Nivel meso); (iii) Factores del entorno institucional nacional, internacional: políticas públicas, normas (Nivel macro); y (iv) Factores societales (Nivel meta).

NIVEL META

Fomentar cambios societales:
apertura al cambio, cultura de cooperación

NIVEL MACRO

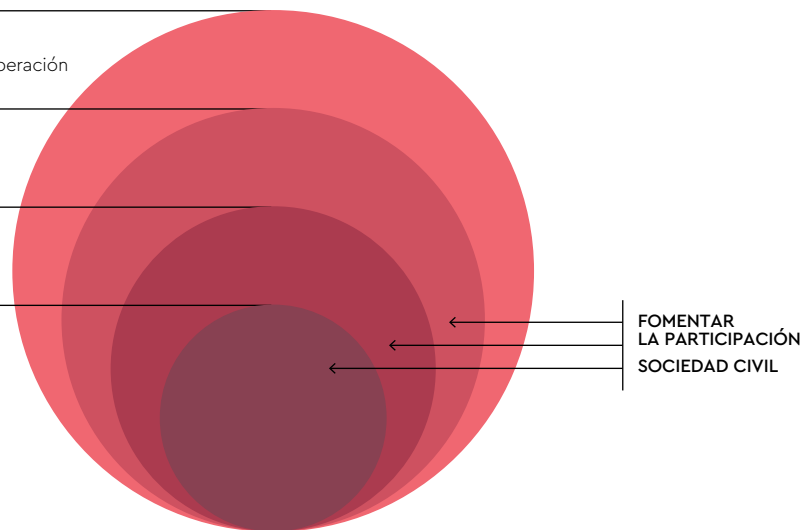
Crear un entorno facilitador:
políticas públicas, normas

NIVEL MESO

Generar la institucionalidad
metropolitana

NIVEL MICRO

Incentivar los municipios para
cooperar e integrar
instituciones metropolitanas



4

Aspectos relevantes de la problemática metropolitana en América Latina a través de dos estudios de caso: Bogotá y Lima-Callao

Las ciudades de Bogotá y Lima conforman, con los municipios de la Sabana y con el Callao respectivamente, dos conurbaciones que carecen, en la actualidad, de mecanismos de gestión metropolitana que abarquen el territorio funcional de la metrópoli. Sin embargo, ambas presentan un largo historial de iniciativas de integración supramunicipal o de coordinación interinstitucional o regional, todas infructuosas. El estudio realizado señala que existen actualmente, en ambas conurbaciones, iniciativas relevantes para el proceso de integración metropolitana, las cuales se resumen a continuación:

INICIATIVA 1**LA CREACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA BOGOTÁ – SOACHA (AMBS, 2012 - 2014).**

Pensada como entidad supramunicipal entre dos municipios: Bogotá DC y el colindante Municipio de Soacha (tipo 2 de la tipología de modalidades de integración metropolitana), el AMBS se planteó como un mecanismo institucional llamado a superar los sesgos ocasionados por la concentración de recursos financieros en Bogotá DC y enfrentar eficazmente algunos de los problemas de gestión urbana más apremiantes que superan los límites jurisdiccionales de ambas entidades y reclaman por tanto una respuesta coordinada.

Entre estos destacan los problemas de seguridad ciudadana; transporte y movilidad intermunicipal; ordenamiento territorial y gestión medioambiental; cohesión socio-espacial; suministro de servicios públicos básicos (agua, energía, etc.).

La iniciativa de creación del AMBS no prosperó por carecer de fundamento jurídico: la aprobación de la Ley 1625 (2013) de Áreas Metropolitanas, dejó sin efecto las leyes en las cuales la iniciativa descansaba originalmente y redefinió el marco normativo que rige los procesos de creación de áreas metropolitanas para todos los municipios del país, salvo Bogotá DC. En espera de la expedición de una norma ad hoc, Bogotá DC no puede integrar una área metropolitana.

Aunque los cambios en el marco normativo dejaron truncada la iniciativa antes de que se definieran la estructura orgánica de la entidad y sus funciones, queda claro que el AMBS se enfocaba al sector del transporte urbano y a ampliar la cobertura en servicios públicos básicos hacia Soacha.

En cuanto a fuentes de financiamiento del AMBS, la ley identifica cuatro fuentes de financiamiento: ingresos tributarios, patrimoniales, por prestación de servicios y aportaciones directas de otros niveles de gobierno. Bogotá DC hubiera aportado el 99% de los ingresos tributarios de la entidad supramunicipal.

Finalmente, en cuanto a la dimensión democrática de la iniciativa: la iniciativa AMBS se gesta entre decisores políticos y, al truncarse el proceso de creación, no alcanzó a ser sometida a consulta popular, tal como previsto originalmente.

INICIATIVA 2**LA CREACIÓN DE LA REGIÓN ADMINISTRATIVA DE PLANEACIÓN ESPECIAL (RAPE, 2014).**

Con la creación de la RAPE, cinco entidades de la Región Central del país (Bogotá DC y los Departamentos de Cundinamarca, Tolima, Boyacá y Meta) acuerdan en 2014, asociarse para aportar respuestas a diversas problemáticas regionales: la desigual capacidad financiera de las entidades; las desiguales y contradictorias dinámicas locales de urbanización; las tensas relaciones de interdependencia entre Bogotá y las entidades de la región, en materia de seguridad alimentaria, suministro de agua, energía y materias primas; prestación de servicios públicos y logística de transporte y movilidad; amenazas ambientales; y también, para ayudar a posicionar competitivamente la Región Central (en torno a Bogotá) en la nueva geografía económica mundial.

La RAPE es una iniciativa de reforzamiento regional (tipo 4 de la tipología de modalidades de integración metropolitana) de la Región Central (la cual concentra el 40% del PIB en 14% del territorio nacional), que se fundamenta en la Constitución Política del 1991 y en Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) nº1454 de 2011.

La iniciativa propone dotar la RAPE con una estructura orgánica articulada en torno de tres tipos de instancias: un Concejo Directivo (órgano ejecutivo y político, integrado por los Gobernadores de Cundinamarca, Boyacá, Meta y Tolima y el Alcalde Mayor de Bogotá DC); un Director Ejecutivo o Comité de Dirección (responsable de la gestión administrativa) e instancias de concertación.

Si bien la LOOT recomienda involucrar a la sociedad civil en los procesos de toma de decisión de la RAPE, la iniciativa no prevé integrar una instancia de participación ciudadana.

Dichos órganos de gobierno y administración serán llamados a ejercer competencias de alcance regional en cinco campos estratégicos: gobernanza y buen gobierno (lo cual incluye la planeación regional y el fortalecimiento de las capacidades gubernamentales de gestión regional); sustentabilidad eco-sistémica y manejo de riesgos; infraestructura de transporte, logística y servicios públicos; competitividad y proyección internacional; soberanía, seguridad alimentaria y economía rural.

Finalmente, en lo que se refiere a su estructura financiera, al no tener poder fiscal propio, la RAPE dependerá exclusivamente de las transferencias de las entidades que la integran, siendo Bogotá DC la principal fuente de financiamiento de la RAPE, dada su mayor capacidad de recaudación.

INICIATIVA 3

LA SENTENCIA "CUENCA DEL RÍO BOGOTÁ", UNA OPORTUNIDAD PARA AVANZAR HACIA LA GOBERNANZA METROPOLITANA 2014

La Sentencia "Cuenca del Río Bogotá" no es precisamente una iniciativa de integración metropolitana de la región conurbada de Bogotá, tanto por su territorio (la cuenca, con 10% de área urbana), como por los municipios interesados y la problemática común (gestión de cuenca). Sin embargo, presenta el interés de crear condiciones para un ejercicio forzoso de articulación, concertación y coordinación intermunicipal, interinstitucional e intersectorial que implica precisamente algunos de los actores centrales de la metropolización de Bogotá.

Si bien la Sentencia tiene su fundamento en el grave problema ecológico que afecta a la Cuenca del Río Bogotá, los motivos de la propuesta son ante todo jurídicos (incumplimiento de la normativa ambiental) e institucionales (falta de una política única en materia de saneamiento de la Cuenca; superposición y descoordinación de actores contaminadores, autoridades y competencias; dispersión de recursos y esfuerzos).

La Sentencia convoca entonces a un amplio contingente de 72 actores de los tres niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal) así como del sector empresarial, para emprender el saneamiento y recuperación de la Cuenca en el corto plazo y asumir su gestión a más largo plazo, bajo la coordinación de una Gerencia Estratégica de Cuenca Hidrográfica (GECH), con atribuciones en materia de información, planeación, coordinación interinstitucional e intersectorial, gestión financiera, seguimiento y evaluación de obras de ingeniería; educación e investigación.

Integrarán dicha instancia, dirigida por un Comité Directivo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Departamento de Cundinamarca, el Distrito Capital, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y dos representantes de los 45 municipios de la Cuenca.

La GECH, a cargo de la Gestión Integral de la Cuenca, intervendrá en las áreas de medioambiente, gestión técnica, desarrollo social y desarrollo económico. Su estructura contará con el apoyo de tres Concejos de Cuenca (Alta, Media y Baja), principalmente integrados por representantes de las colectividades territoriales, servidores, organizaciones profesionales, colectividades, asociaciones de protección al medio ambiente. Asimismo, un comité de verificación dará seguimiento al cumplimiento de la sentencia, integrado por Organizaciones de la Sociedad Civil nacionales y locales y por representantes del Estado. El sector empresarial no queda incluido automáticamente en los órganos de gobierno y administración de la Cuenca con capacidad de decisión.

El Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y la CAR-Cundinamarca son las dos instituciones encargadas de crear la GECH, la cual se caracteriza como administración en red (tipo 5 de la tipología de modalidades de integración metropolitana).

En cuanto a estructura financiera, la Sentencia prevé la creación de un Fondo Común de Cofinanciamiento (FOCOF), al cual se suma el pre-existente Fondo de Inversiones Ambientales en la Cuenca del Río Bogotá (FIAB), a cargo de la CAR.

INICIATIVA 4**UNA INICIATIVA RELEVANTE EN TORNO A LIMA-CALLAO: LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE Y TERRITORIO (AMTT, 2013)**

Con la iniciativa (actualmente en proceso de formulación) de creación de una autoridad única, que sea responsable del transporte y movilidad en el ámbito territorial de las Municipalidades Provinciales de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) busca poner fin al sistema de transporte caótico, irracional e ineficiente del que padece la conurbación.

El Proyecto de Ley *autoridades de transporte y territorio* urbano, en el cual descansa la propuesta institucional de creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte y Territorio de Lima y Callao (AMTT), plantea el establecimiento de un *Régimen Especial para la Gestión Común del sistema de transporte y la movilidad en el área metropolitana conformada por las Provincias de Lima y Callao*.

Con dicha propuesta, el MTC contribuye a la integración metropolitana a través de una fórmula de cooperación intermunicipal –entre los municipios provinciales de Lima y El Callao– en torno al sector transporte y movilidad (tipo 3 de la tipología de modalidades de integración metropolitana).

El Régimen Especial para la Gestión Común comprende, abarca y se integra con las siguientes materias, subsistemas, servicios y elementos: los servicios de transporte público de personas (Tren Eléctrico, Metro de Lima, Buses, BRT); los servicios de transporte mixto (Microbuses, Transporte no motorizado, Transporte privado); el servicio de transporte de mercancías; la circulación y el tránsito urbano (la infraestructura vial en el Área Metropolitana de Lima y Callao; los sistemas semafóricos y de señalización); la seguridad y la educación vial.

Jurídicamente, la AMTT está concebida como un Órgano Técnico Especializado adscrito al MTC, con personería jurídica de derecho público interno y autonomía técnica, funcional, administrativa y presupuestal. Ejercerá funciones de planificación (estratégica, sectorial y urbana), de regulación (marco normativo, políticas públicas, en particular de tarificación) y de gestión (corredores, líneas de buses, semaforización, etc. de carácter metropolitano e inter-jurisdiccional; capacitación, educación y seguridad vial; información, relaciones interinstitucionales y estrategia financiera institucional).

5 Propuestas

Propuestas de acción para impulsar la integración metropolitana en la Región Conurbada de Bogotá

Como lo acabamos de ver en el apartado anterior, en la actualidad destacan tres iniciativas de articulación interinstitucional en la Región Central: la creación del Área Metropolitana Bogotá – Soacha (AMBS), la creación de la Región Administrativa de Planeación Especial (RAPE) y un proceso de articulación de actores en torno a la Cuenca del Río Bogotá, impulsado por una Sentencia del Consejo de Estado.

Mientras la primera iniciativa, plenamente enfocada a la creación de un Área Metropolitana en torno a Bogotá, ha abortado en su etapa inicial por carecer de fundamento jurídico, las otras dos presentan condiciones para

prosperar. Ciertamente no son exactamente iniciativas metropolitanas. La RAPE es un proceso de integración regional que supera por mucho los límites "funcionales" de la zona conurbada de Bogotá DC, y la Sentencia pone en marcha un proceso de gestión de cuenca hidrográfica, convocando a un conjunto de 72 actores, directa o indirectamente involucrados en la Cuenca del Río Bogotá, para emprender su recuperación y echar las bases institucionales para la gestión de la cuenca.

Sin embargo, ambas iniciativas pueden aportar piezas para la construcción metropolitana a futuro. La RAPE contribuirá con un ejercicio –e instrumentos– de planificación concertada entre actores clave para la metropolización, definiendo lineamientos de acción en materia de sustentabilidad eco-sistémica, transporte y logística, seguridad alimentaria, competitividad territorial y proyección internacional. La Sentencia, por su parte, crea las condiciones para que se formule una estrategia concertada de saneamiento de la cuenca (en el corto plazo) y de gestión de cuenca (en el mediano plazo) y para que, en torno a esta estrategia, se lleve a cabo un ejercicio de coordinación y cooperación interinstitucional e intersectorial que abra el camino hacia una coordinación supramunicipal.

Para aprovechar el potencial que ofrecen la RAPE y la Sentencia y asimismo, aprovechar las enseñanzas proporcionadas por la tentativa de creación del AMBS y las buenas prácticas derivadas de los estudios de casos internacionales, se recomienda emprender simultáneamente tres líneas de acción, las cuales se describen a continuación.

1. Crear un entorno favorable a la implantación de estrategias intermunicipales, intersectoriales y/o supramunicipales.

Actuando en el nivel macro, se buscará crear un entorno normativo favorable y, en particular:

- Impulsar el proceso legislativo que, como lo dispone la Ley 1625 de Áreas Metropolitanas en su artículo 39, defina las reglas especiales que rijan la conformación de un Área Metropolitana entre Bogotá y los municipios colindantes del departamento de Cundinamarca" y dicte las normas orgánicas para dotar a dicha Área Metropolitana de un régimen político, administrativo y fiscal.
- Apoyar la implantación de las políticas de descentralización, regionalización y metropolización, delineadas en el PND 2010–2014, e impulsar la creación, en el seno del poder ejecutivo, de una instancia de nivel ministerial con autoridad para liderar estos temas.

- Impulsar una reforma fiscal local que favorezca la autonomía financiera de los nuevos niveles intermedios de gobierno, mediante el reforzamiento de incentivos fiscales, la transferencia progresiva de algunos de los recursos municipales o ambientales, la perecuación de las bases y tasas del predial y del ICA entre Bogotá DC y los municipios de la Sabana y la creación de nuevos impuestos sectoriales.
- Dado el desequilibrio entre Bogotá y los municipios colindantes, en particular en cuanto a capacidades financieras, se tomarán las necesarias provisiones para la creación y aplicación de mecanismos de planeación concertada y de herramientas de perecuación financiera

Asimismo, actuando, en el nivel meta, sobre factores societales, se buscará:

- Fomentar la construcción de una identidad común, subregional, alrededor de un evento catalizador que movilice Bogotá y los municipios colindantes (manifestaciones deportivas o culturales, construcción de equipamientos emblemáticos, campañas de impacto subregional, etc.).
- Fomentar y alimentar la cultura del diálogo, la concertación y la cooperación.
- Fomentar la toma de conciencia y participación ciudadana, apoyando organizaciones de la sociedad civil enfocadas en temas urbanos, como Bogotá Cómo Vamos o Fundación Ciudad Humana; y promoviendo su efectiva participación en la toma de decisión en asuntos municipales, subregionales y regionales.

2. Obrar por la creación y consolidación institucional, operativa y financiera de la RAPE, por una parte; por la implantación y consolidación del andamiaje

Se buscará impulsar la dinámica de regionalización y fortalecer la RAPE:

- Transfiriendo progresivamente a la RAPE determinadas competencias departamentales en materia de ordenamiento territorial, empezando con las competencias de planeación.
- Dotando a la RAPE con recursos humanos, técnicos, tecnológicos y equipos suficientes, provenientes de las Secretarías de Planeación de los Departamentos y del Distrito Capital.
- Consolidando las fuentes de financiamiento propia de la RAPE con el fin de dotarla con capacidad para intervenir directamente en estudios y proyectos de infraestructura de alcance regional.

Se buscará impulsar la dinámica de recuperación y gestión de la Cuenca del Río Bogotá y contribuir a su fortalecimiento institucional:

En el corto plazo

- Apoyando la conformación del Comité Directivo del Concejo Estratégico de la Cuenca Hidrográfica (CECH) y la formulación concertada de la estrategia de saneamiento.
- Esclareciendo el plan de financiamiento de las obras ordenadas por la Sentencia.

En el mediano plazo

- Incentivando y dando seguimiento a cada operador responsable de realizar obras o intervenciones específicas para el saneamiento de la cuenca.
- Logrando la conformación del Fondo Común de Cofinanciamiento (FOCOF).
- Apoyando la constitución de una instancia formal de gestión de cuenca, autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio; y con competencias propias en materia de desarrollo medioambiental y desarrollo económico de la cuenca.
- Diseñando un mecanismo estable y transparente de financiamiento a largo plazo de los gastos de inversión y de funcionamiento de la instancia de gestión de la cuenca.
- Apoyando el diseño e implementación de un plan de comunicación, información y visibilidad.

3. Crear condiciones para que los actores clave trasplanten al ámbito conurbado, las prácticas y mecanismos de concertación, coordinación y cooperación interinstitucional ensayadas en el marco de la RAPE y de la Cuenca

En tal sentido, se buscará:

- Derivar, adecuándolos al ámbito conurbado de Bogotá DC y municipios colindantes de la Sabana, los lineamientos de acción de la planificación regional que resulten estratégicos para mejorar la calidad de vida en la zona conurbada y a la vez propicien, en torno a iniciativas sectoriales (transporte urbano, medioambiente agua, etc.) la coordinación

intermunicipal y/o interinstitucional y, posiblemente, la integración supramunicipal.

- Aprovechar la oportunidad que ofrece la formulación concertada de la estrategia de saneamiento de la cuenca, para ayudar los actores a pasar de la concertación puntual en torno al proceso de formulación de la estrategia a una ejecución coordinada de esta estrategia.

Y se echará mano de una diversidad de recursos e instrumentos a disposición en el entorno institucional colombiano, para:

- Fomentar el surgimiento y fortalecimiento de un liderazgo institucional, con suficiente legitimidad y credibilidad para liderar y dinamizar los procesos de concertación y coordinación.
- Apoyar el DNP para que de soporte a la articulación de actores en la Cuenca con un Contrato Plan (CP) haciendo un mix de las estructuras institucionales propuestas por el CP y por el Sentencia.
- Reforzar la capacidad institucional y disposición a cooperar de los actores clave de la cuenca mediante la prestación de servicios de asistencia y/o acompañamiento técnico (AT), el establecimiento de redes de intercambios de información, de herramientas y de experiencias nacionales e internacionales.
- Facilitar la identificación, capitalización y difusión de las lecciones aprendidas y las buenas prácticas derivadas de los ejercicios de coordinación y cooperación.
- Apoyar el diseño e implantación de un sistema de incentivos a la coordinación, tanto tradicionales (fiscales, financieros) como alternativos e innovadores.

Propuestas de acción para impulsar la integración metropolitana en la región conurbada de Lima-Callao.

El estudio de caso de Lima-Callao confirma que, bajo ciertas condiciones, la propuesta, formulada por el Ministerio de Transporte y Comunicación (MTC), de creación de una Autoridad Metropolitana de Transporte y Territorio de Lima y Callao (AMTT), ofrece una oportunidad para impulsar una fórmula de coordinación intermunicipal en torno al transporte y movilidad en la conurbación de Lima y Callao.

El contexto es favorable. El marco normativo da amplias facultades al MTC para tomar la iniciativa de crear una instancia como la AMTT y asumir su dirección. El MTC tiene además la capacidad financiera y, aunque con algunas reservas, la capacidad técnica para concretar el proyecto. La problemática del sector en la conurbación de Lima y Callao es conocida, diagnosticada y estudiada desde finales de los años 80. Existen ya propuestas afinadas de reforma y reorganización del sector. La sociedad civil organizada, por su parte, está a favor de la creación de una autoridad técnica única.

El aspecto crítico del asunto radica en la verticalidad de este proyecto que interesa un territorio bajo jurisdicción soberana de dos municipios, los cuales, además, no se coordinan entre sí. El Gobierno Nacional impulsa solo el proceso de gestación del proyecto y acapara los puestos de poder en la estructura orgánica de la AMTT. Así planteado, el proyecto de la AMTT entra en choque con la iniciativa que impulsa la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) con el Anteproyecto de Ley Orgánica de Capitalidad y de Régimen Especial de Lima Metropolitana (2013). La MML busca darse los medios jurídicos, institucionales, fiscales, financieros, para mantener el control sobre su territorio y asumir plenamente sus competencias como Ciudad Capital de la República.

Los disensos entre los actores centrales (MTC y MML/Protransporte) no son coyunturales ni técnicos, sino que atañen al estatuto de la MML y sus competencias propias en un marco descentralizado. Remiten a retos de gobernanza.

Tomadas en cuenta estas consideraciones, se recomienda tomar cinco pasos para impulsar la integración metropolitana en el conurbado de Lima y Callao.

1	En la dimensión institucional	Apoyar la creación por ley (no por decreto) de la AMTT , velando por que se revisen y adecúen previamente las propuestas de estructura orgánica, de integración de los órganos de dirección y de funcionamiento interno, a la luz de la propuesta que defiende el Municipio Metropolitano de Lima (MML) con el Anteproyecto de Ley Orgánica de Capitalidad y de Régimen Especial de Lima Metropolitana; y que, en tal sentido, se instauren espacios y mecanismos de co-decisión entre el MTC y las autoridades locales sin que éstas dejen de gozar del debido poder de decisión sobre el territorio bajo su jurisdicción y gestión.
2	En la dimensión operacional	Promover y apoyar la formulación de un plan único de desarrollo del sector transporte y movilidad para la conurbación de Lima y Callao , que tome como fundamentos las diferentes propuestas y los diferentes planes ya anteriormente formulados, analizados y discutidos; y que sea concertado y acordado entre las diferentes partes interesadas (sector público central y local, la Sociedad Civil Organizada, los usuarios del transporte, el sector empresarial, la academia).

-
- 3 En la dimensión territorial Registrar como base de intervención y cobertura de la AMTT el territorio funcional –en materia de transporte y movilidad– que constituyen conjuntamente la provincia constitucional de Callao y el territorio metropolitano de Lima, sin esperar que se formalice una integración territorial metropolitana que abarque ambas entidades en un mismo conjunto.
-
- 4 En la dimensión financiera Promover la implantación progresiva de modalidades y mecanismos plurianuales de co-financiamiento, en el sector transporte y movilidad, entre el Ministerio de Transporte y Comunicación, la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad provincial de Callao, a medida que las autoridades locales vayan fortaleciendo su base fiscal con la transferencia de competencias prevista en el marco del proceso de descentralización.
-
- 5 En la dimensión política Apoyar la apertura y facilitación de un espacio de diálogo y concertación entre el MTC y la MML (incl. Protransporte) para afinar la propuesta de creación de la AMTT, delimitar los campos de competencias institucionales entre MML (Protransporte) y la AMTT y formular una propuesta concertada en materia de estructura orgánica, integración de los órganos de dirección y funcionamiento interno de la AMTT.
- Más ampliamente, apoyar la apertura y facilitación de espacios de información, análisis y debate para afinar la propuesta de creación de la AMTT y el plan de desarrollo del sector transporte y movilidad. Y, para tal fin, apoyar y acompañar las partes interesadas (sector público central y local, la Sociedad Civil Organizada, el sector empresarial, el poder legislativo, la academia, la cooperación internacional) en la formulación, implementación y seguimiento de una agenda común de trabajo
-

6

Propuestas de acción para fomentar y/o consolidar los procesos de integración metropolitana en América Latina

Se recomienda armar una estrategia de fortalecimiento metropolitano en América Latina de carácter *soft* (enfocada a la gestión del conocimiento, inversiones en saberes, saber-hacer, conocimiento, su adquisición, difusión e intercambio), en complemento de la ya existente estrategia *hard* (enfocada a las inversiones en infraestructuras). Además de los ejes de acción derivados de las buenas prácticas puestas en evidencia por el estudio, ya resumidas en el apartado 4, esta estrategia contemplará líneas de acción como las siguientes:

1. Desde el Nivel micro	<p>Privilegiar la creación de entidades supramunicipales de tipo 2. Los procesos de tipo 3 (cooperación voluntaria entre municipios) son frágiles; de tipo 4 (fortalecimiento regional) abarcan una gran diversidad de territorios y actores enfocados en una agenda regional más que metropolitana; o de tipo 5 (articulación en red), demasiado informal.</p> <p>Y, en su defecto o paralelamente, promover la conformación de instituciones metropolitanas sectoriales en sectores neurálgicos (transporte, gestión del agua, gestión de riesgos).</p>
2. Desde el nivel meso	<p>Crear y alimentar una caja latinoamericana de herramientas que ofrezca instrumentos de gestión financiera (Perecuación, etc.); de planificación, programación y presupuestación metropolitana o regional plurianual; gestión del territorio (contratos-plan, contratos de territorio), etc.</p> <p>Para cada instrumento, la caja aportará datos relevantes respecto de su funcionamiento, sus campos y modalidades de aplicación, el marco normativo correspondiente, casos de implementación exitosa, contactos institucionales, Asistencia Técnica (AT) especializada.</p> <p>Crear un fondo latinoamericano de gestión del conocimiento, destinado a financiar proyectos y "acciones directas" de intercambio de experiencias, acompañamiento técnico, twinning (hermanamiento) institucional, entre áreas metropolitanas del mismo país, de la región y a nivel internacional. Su diseño podrá inspirarse de los sistemas de subvención por acción de la Unión Europea, la cooperación española, etc.</p> <p>Crear un pool de asistencia técnica especializada, local, nacional, regional, internacional en temas de finanzas públicas locales, desarrollo regional, reforma del Estado y administración pública, etc. Para que sea un mecanismo ágil de identificación y contratación de AT de corto plazo, su diseño podrá inspirarse de los sistemas de prestación de servicios de desarrollo empresarial (bonos-pymes, bonos de innovación, vales tecnológicos)</p> <p>Fomentar la creación de mecanismos institucionales de acompañamiento técnico, tales como el Laboratorio Permanente Metropolitano de Ordenamiento Territorial (Asociación de Municipios del Valle de Abuja-AMVA, Colombia), los Centres de Ressources-Politique de la Ville franceses, etc</p>
3. Desde el nivel macro	<p>Impulsar políticas gubernamentales de descentralización, regionalización y metropolización mediante su registro en los planes nacionales, regionales y locales de desarrollo, la creación de carteras ministeriales específicas, estrategias de lobbying en las esferas legislativas, campañas de información y debates, en particular en el marco de instancias y redes regionales (Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), Mercociudades, Mercosur, Comunidad Andina (CAN); y de las redes, asociaciones y federaciones mundiales de gobiernos locales y alcaldes -capítulo latinoamericano, como Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CLGU), etc.</p> <p>Impulsar, a mediano plazo, la creación de un Observatorio Latinoamericano de Integración Metropolitana.</p>
4. Desde el nivel meta	<p>Incentivar a los medios de comunicación y a las organizaciones de la sociedad civil, a llevar a cabo acciones de información y sensibilización de la sociedad (campañas, currículo escolar, concursos) a los retos de la descentralización, regionalización y metropolización</p>

7 Conclusiones

El estudio "Fortalecimiento técnico e institucional de las áreas metropolitanas en América Latina" se aparta de los caminos más concurridos de los estudios de corte urbanísticos, para abordar la problemática metropolitana desde el ángulo de la **gobernanza metropolitana** y de **los arreglos institucionales** requeridos para impulsar la integración metropolitana y afianzar una adecuada gestión metropolitana.

En tal sentido, las informaciones, los conocimientos y las propuestas que el estudio aporta para nutrir la reflexión y apuntalar la acción, atañen sobre todo a la gestión del conocimiento. Reclaman entonces un tipo de inversión que no requiere tanto de capacidad financiera como de tiempo; liderazgo y capacidad para encaminar procesos; credibilidad, capacidad y voluntad para interesar y convocar una diversidad de actores –usuarios de la ciudad y decisores– con el fin de construir políticas públicas consensuadas que revolucionen los antiguos y ajados arreglos institucionales (verticales,

centralizados, opacos, etc.) y generen, en apego a los cinco criterios de *buena gobernanza metropolitana* que propone *ONU-Hábitat*, las condiciones de un modelo sostenible, equitativo, eficiente, transparente y participativo de áreas metropolitanas.

8

Bibliografía

Revisión internacional

Claire Simonneau: "Poderes de aglomeración: tipología", Tesis de trabajo, en colaboración con la AFD, 2007.

Barcelona

Área Metropolitana de Barcelona, <http://www.amb.cat/s/web/amb/amb.html>

AMB, Acord per al govern del AMB, julio 2011

AMB, Reglament aorganic metropolita, febrero 2013

AMB, Pla d'actuacio metropolita 2011-2015, marzo 2012

AMB, Pla d'inversions 2012–2015, marzo 2013

AMB, Pla d'inversions 2012–2015, mayo 2012

AMB, Pla metropolitana de suport als ajuntaments, d'estimul de l'activitat econòmica i millora de la qualitat de vida, julio 2013

AMB, Pla metropolitana de suport a les polítiques socials municipals, 2ª convocatoria 2014–15, julio 2013

Asociación PEMB, Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona – Visión 2020, nov 2010

Barcelona en cifras 2012. <http://www.slideshare.net/barcelonactiva/barcelona-en-cifras2012>

Carreras I, Governing space beyond 2010: a comparative study of London and Barcelona's government arrangements, MSc Regional and Urban Planning Studies, agosto 2010

Camprecios, J. Plan stratégique metropolitain de Barcelona, Seminaire de dissemination des stratégies de développement urbain durable, juillet 2013

IERMB, Bases per a una nova estrategia metropolitana econòmica i social, Anuari Metropolitana, 2012

IERMB, Regio metropolitana de Barcelona, Territori, estrategias, Planejament, Papers 51, 2010

IERMB, Regio metropolitana de Barcelona, Territori, estrategias, Planejament, Papers 54, 2011

IERMB, Regio metropolitana de Barcelona, Territori, estrategias, Planejament, Papers 55, 2012

Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona.
http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ca-l31-2010.t2.html#t2

PEMB 2020, Barcelona visio 2020, una propuesta estratégica, nov. 2010

PEMB, boletin 30, nov. 2010

Guadalajara

Alfonso Iracheta, Cenecorta, Políticas públicas para gobernar las metrópolis mexicanas, Miguel Ángel Porrúa y El Colegio Mexiquense, México, 2009.

Arellano Ríos, A e I.Ortiz Barba, Coordinación y gestión metropolitana en Jalisco, Universidad de Jalisco, s.f.

Art. 115 de la Constitución de la Federación <http://info4.juridicas.unam.mx/juslab/leylab/250/116.htm> ç

Congreso de Jalisco, <http://congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/busquedasleyes/Listado.cfm>, estado de Jalisco, sept. 2008

EVALUACIÓN DEL FONDO METROPOLITANO 2006-2009

Gaceta Municipal, Decreto Que Autoriza Suscribir El Convenio De Coordinación De Acciones Y Aportación De Recursos En Materia De Inversión Pública, Con El Ejecutivo Del Estado Y Los Presidentes De Los Municipios Metropolitanos, Para Acceder A La Aportación Estatal Del Fondo Metropolitano De La Ciudad De Guadalajara 2011, Agosto 2011

Gobierno de Jalisco, Decreto número 22247/LVIII/08 que expide el Código Urbano para el

Gobierno de Jalisco, Secretaria de Planeación y Consejo Estatal de Población COEPO, Jalisco en cifras, dic. 2011

Gobierno de Jalisco. "Decreto que aprueba la declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara", Periódico Oficial El Estado de Jalisco, Núm. 25, Sección XIII, Tomo CCCLXV, sábado 26 de diciembre de 2009, p 13-14

Gobierno de Jalisco. "Decreto que expide la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco", Periódico Oficial El Estado de Jalisco, Núm. 48, Sección V, Tomo CCCLXVIII, jueves 3 de febrero de 2011, p 3-29.

Instituto Mexicano para la Competitividad, IMCO, Índice de competitividad urbana 2012, El municipio una institución diseñada para el fracaso, s.f.

Irracheta A, Informe final de evaluación externa 2010, Evaluación del Fondo Metropolitano 2006-2009, SHPC y BID, diciembre 2010

ITDP, Invertir para movernos, una prioridad inaplazable: Diagnóstico de fondos federales para el transporte y accesibilidad urbana en México, agosto 2013

ITDP, Reporte de gestión del Fondo Metropolitano, s.f.

ITESO, los indicadores urbanos de la zona metropolitana de Guadalajara, oct 2007

Latin American Capital, Breve reporte sobre deuda pública, 2013 www.lac.mx

Mendo Gutiérrez Alfredo, Avances en la gobernanza metropolitana en Guadalajara, 2013.f.

Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad, Declaración de Guadalajara para una movilidad sustentable, s.f.

SHCP, Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, marzo 2008

Universidad Nacional Autónoma de México, Colegio de Jalisco, La Gestión metropolitana de Guadalajara, cap. 3, 2013

Lille Métropole

Sitio internet de Lille Métropole: <http://www.lillemetropole.fr/cms/home.html>

Lille Métropole, Reporte 2012, Desarrollo Sustentable

Agence de Développement et d'urbanisme de Lille Métropole, *Atlas de l'aire Métropolitaine de Lille*, 2012

Lille Métropole, *Démarche préparatoire pour un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports pour l'aire métropolitaine lilloise*, 2004

Syndicat Mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole, *Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*, 2002

Lille Métropole, *Vivre Ensemble*, 2004

Lille Métropole, Contrat de territoire, *Expression d'une nouvelle gouvernance entre Lille Métropole et les communes*, 2010

Lille Métropole, Plan Local d'Urbanisme, Rapport de Présentation – *Diagnostic sur le contexte socio-démographique, sur l'économie, sur le niveau d'équipements et besoins induits*, 2004

Agence de Développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Diagnostic du PLH, Lille Métropole, 2008

Lille Métropole, Rapport Financier, 2012

Presentacion de Sra. Da Costa, responsable del polo cultura y deporte de Lille Métropole, Seminario Identidad metropolitana.

Van Staeyen, Jef. *Construire la gouvernance métropolitaine*, 2008

Paris, Didier. *Lille, de la Métropole à la région urbaine*, Mappemonde, 2002

Brindisi Audrey ; Caville, Hélène, Mouton, Jean-Baptiste. *Agendas 21 Locaux et documents d'urbanisme: Le cas de la Communauté Urbaine de Lille Métropole*, 2008.

Montréal

Bibliografía general

Boudreau, Julie-Anne; Hamel, Pierre (2006). *Comparing Metropolitan Governance: The cases of Montreal and Toronto*. Elsevier – Process in Planning, Vol. 66, pp: 7 – 59. Montreal, 2006.

Fontan, Jean-Marc; Hamel, Piere; Morin, Richard; Shragge, Eric (1999). *Community Economic Development and Metropolitan Governance: A comparison Between Montreal and Toronto*. Canadian Journal of Regional Science, XXII; 1.2. Pp: 201 – 217. Canada, 1999.

Government of Quebec (2012). *Quebec, its Municipalities and Regions: Partnership for Development*. National Library Archives of Quebec, March 2012

Nueva Ciudad de Montreal (2005): *Imaginar y Realizar Montreal 2025*

Provincia de Quebec: *Carta de la Ciudad de Montreal* (2013).

J.P Brosseau, y B. Longchamps: *Perfil de la comunidad de la región metropolitana de Montreal*. Consejo Empleo Metròpoli y Empleo Quebec (2010).

Ordenamiento y desarrollo territorial

Provincia de Quebec (2001): *A shared vision for action. Planning Framework and Government orientations. Montreal Metropolitan Region 2001 – 2021*.

Comunidad Metropolitana de Montreal (2011) *Proyecto de Plan metropolitano de ordenamiento y desarrollo (PMAD): Un Gran Montreal atractivo, competitivo y sostenible.*

Sitio web del PMAD: <http://pmad.ca/>

Competencias

Nueva ciudad de Montreal: *Reparto de las competencias* (<http://ville.montreal.qc.ca>)

F. Bruneault y J.P Collin (2001): *Democracia municipal en Montreal: claves para analizar lo que está en juego en la reforma. Reparto de las competencias.* Ciudades y Regiones del mundo, red universitaria de estudios urbanos y espaciales (<http://www.vrm.ca>)

Provincia de Quebec (2013): *Organización municipal y regional en Quebec en 2013.*

Provincia de Quebec (2001): *Addenda modificando las orientaciones gubernamentales en cuanto al ordenamiento del territorio de la CMM con vista a la elaboración del Plan metropolitano de ordenamiento y de desarrollo.*

Financiamiento

Comunidad Metropolitana de Montreal. Previsiones Presupuestales 2014. Biblioteca de Archivos Nacionales de Québec, Octubre de 2013.

Nueva Ciudad de Montreal (2013): Presupuesto consolidado 2013.

New City of Montreal (2012): 2012 Operating Budget at a glance.

Bogotá

Alcaldía Mayor de Bogotá. Septiembre 2010. *Diagnóstico de la Región Capital: Bogotá – Cundinamarca.*

Alcaldía Mayor De Bogotá – Secretaría Distrital De Gobierno – Subsecretaría De Asuntos Locales. 3 de junio 2008. *Política De Descentralización Territorial Para Bogotá* (Documento interno para discusión), Bogotá.

Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaría de Planeación. Noviembre 2011.
Lineamientos de Políticas Públicas para la integración regional, Bogotá D.C.

Alcaldía Mayor de Bogotá y Departamento de Cundinamarca. s.f. *Convenio Interadministrativo entre el Distrito Capital de Bogotá y el Departamento de Cundinamarca para la conformación de la Región Capital*.

Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaría de Planeación. S.f.. Región Metropolitana de Bogotá: una visión de ocupación del suelo, Bogotá D.C.

ARBELAEZ María., ROSALES María. 2004. Sistema de Indicadores de Productividad para la Ciudad Región, Fedesarrollo, Bogotá, mimeo.

Área Metropolitana del Valle de Abura. 2011. "Nuevo Marco Normativo – Retos" (Presentación Powepoint).

BIRD Richard. 2012. *Fiscal Decentralization in Colombia: A Work (Still) in Progress*, World Bank, Washington, mimeo.

Cámara de Comercio de Bogotá. Diciembre 2011. *Observatorio de la Gestión urbana No. 2: Avances y retos de la gestión pública, ordenamiento territorial, renovación urbana y espacio público*.

Cámara de Comercio de Bogotá – Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social – Dirección de Proyectos y Gestión Urbana Ciudad. Mayo 2009. *Región Global: Aportes de experiencias internacionales para Bogotá y Cundinamarca*, Bogotá, D.C.

Carrión Barrero, Gustavo Adolfo. Mayo 2008. *Debilidades del nivel regional en el ordenamiento territorial colombiano. Aproximación desde la normatividad política administrativa y de usos del suelo*, ACE.

Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional (UNCRD), Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (UNDESA) y Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca. agosto 2005. *De las ciudades a las regiones: desarrollo regional integrado en Bogotá-Cundinamarca*. Volumen 2: estudios y procesos, Bogotá.

CHAPARRO Fernando., ORTIZ Felipe., BRUGES Mara., CUERVO Nicolás., BUSTAMANTE Diego. 2006. *Formulación de una Estrategia de Ciudad Región del Conocimiento para Bogotá. Una Propuesta de Acción*, Cgci, Dapd, Universidad del Rosario, Bogotá, mimeo.

CONCEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN PRIMERA. 28 de marzo 2014. ACCIÓN POPULAR EXPEDIENTE RADICADO, No. AP 25000232700020019047901 y acumulados 2000 0428,2001 0122 y 2001 0343, Bogotá.

Contraloría de Bogotá DC. – Dirección de Economía y Finanzas Distritales. agosto 2012. *Bogotá y la Región Capital (Región Administrativa y de Planificación Especial - RAPE). Plan anual de estudios- PAE 2012.*

Córdoba Martínez, C. Agosto 2013. *El devenir de la ciudad.* CAF, Fundación Corona, Bogotá Cómo Vamos y otros.

DAMA – Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente (dependencia distrital de gestión ambiental. Agosto 2004. "*Cronología del Programa de Descontaminación del río Bogotá*")

Decreto 1729 de 2002 (Agosto 6) "Por el cual se reglamenta la Parte XIII, Título 2, Capítulo III del Decreto-ley 2811 de 1974 sobre cuencas hidrográficas, parcialmente el numeral 12 del Artículo 5º de la Ley 99 de 1993 y se dictan otras disposiciones"

Departamento Nacional de Planeación (DNP). Diciembre 2011. *Manual Operativo Contratos Plan, Bogotá DC.*

Departamento Nacional de Planeación (DNP). 25 de abril de 2012. *ESQUEMAS ASOCIATIVOS COMO INSTRUMENTO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DESARROLLO REGIONAL.* Presentación de LUZ HELENA CHAMORRO ARBOLEDA

Departamento Nacional de Planeación (DNP). Febrero 2013. *DEFINICIÓN LEGAL Y FUNCIONAL DE LOS ESQUEMAS ASOCIATIVOS DE ENTIDADES TERRITORIALES EN COLOMBIA*

Departamento de Cundinamarca – Informe Financiero 2011.

Diario Oficial 48651. 21 de diciembre 2012. *Proyecto de constitución del Área Metropolitana Bogotá Soacha. Documento Técnico de Soporte, p.243ss.*

DNP-DIFP-SPIIP. S.f. *Regionalización del Presupuesto de Inversión 2014, Bogotá DC.*

DNP-DIFP-SPIIP. S.f. *Regionalización del Presupuesto de Inversión 2014, Cundinamarca.*

Econometría S.A. S.f. *Análisis de la incidencia de la inversión privada en la economía y la productividad de la Ciudad Región.*

05 abril 2014. *El fallo 'histórico' del río Bogotá.*

Federación Colombiana de Municipios. 2013. *Revista Municipios*, No. 44.

García Gómez, A. (2011). Conveniencia de la exhibición de garantías de cumplimiento en los convenios interadministrativos, Universidad de la Sabana, Instituto de Postgrados Fórum, Especialización en contratación estatal, Bogotá D.C.

Gobernación de Cundinamarca, Alcaldía Mayor de Bogotá et al. S.f. *RAPE-Región Central. Documento Técnico de Soporte.*

Gobernación de Cundinamarca, Alcaldía Mayor de Bogotá et al. S.f. *RAPE-Región Central.*

Documento Técnico de Soporte. Resumen Ejecutivo.

Gobernación de Cundinamarca, Alcaldía Mayor de Bogotá et al. S.f. *RAPE-Región Central. (Presentación powerpoint).*

Gobernación de Cundinamarca – Informe Financiero 2011.

Gobernación del Meta – Proyecto de Ordenanza para la constitución de la RAPE. 2014.

Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, República de Colombia Guía Técnico-Científica para la Ordenación Y Manejo de Cuencas Hidrográficas en Colombia (Decreto 1729 de 2002) Bogotá,

D.E. Enero 2004

Ley 1454 del 28 de junio 2011, por la cual se dictan normas orgánicas sobre: ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones.

Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas nº218 de 1994.

Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas nº1625 de 2013.

Observatorio Legislativo. S.f. *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) de agosto 2011. Boletín N°186.*

Minambiente 2013 Guía Técnica para la Formulación de los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas Bogotá, D.E. diciembre 2013

Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. Decreto No. 75 del 23 de enero 2013 por el cual se reglamentan el cumplimiento de los porcentajes de suelo destinado a programas de Vivienda de Interés Social para predios sujetos a los tratamientos urbanísticos de desarrollo y renovación urbana y se dictan otras disposiciones.

Pineda Hoyos, Saúl. Universidad del Rosario. 2008. *Balance del proceso de integración Balance del proceso de integración regional Bogotá-Cundinamarca*

Registraduría Nacional del Estado Civil. Respuesta Comunicación 2-2013-27182. Oficio 5186 del 26 de julio 2013.

ROJAS Fernando. 2012. Creación de Capacidad Ajustada al Modelo de Descentralización: De Enseñanza de la Norma a Capacidad de Producir Resultados, Banco Mundial, Washington, mimeo.

Secretaria Distrital de Gobierno en La Bogota Humana 2012-2016. Metas.

Universidad Nacional de Colombia – Instituto de Estudios Urbanos. mayo 2014. *Mapa de la RAPE y de la Cuenca del Rio Bogotá afectada por la Sentencia del Concejo de Estado.*

Wiesner E. 2003. *Descentralización y equidad en América Latina: Enlaces institucionales y de política.* Departamento Nacional de Planeación – Dirección de Estudios Económicos.

Área Metropolitana de Bogotá
<http://somoscundinamarca.weebly.com/aacuterea-metropolitana-de-bogotaacute.html>

Jurisdicción de lo contencioso administrativo <https://c-politica.uniandes.edu.co/oec/index.php?ac=rj&main=4&id=1&dat=18>

Congreso de la República. Regiones administrativas especiales de planificación especial. Procesos de acreditación <http://www.camara.gov.co/portal2011/procesos-de-acreditacion/3408-regiones-administrativas-especiales-de-planificacion-especial>

El Tiempo, '*Municipios no pueden resolver los problemas en la periferia solos*', entrevista con Josyane Bouchier, 16/07/2014

El Espectador. Otra derrota de Gustavo Petro en los altos tribunales. EL ESPECTADOR.COM 2/5/2014 <http://www.elespectador.com/print/489958>

Río Bogotá <http://www.eluniversal.com.co/colombia/bogota/por-fin-habra-politica-integral-para-recuperar-el-rio-bogota-155591>

Lima-Callao

Fundación Transitemos et al. Julio 2013. *Hacia una ciudad para las personas. Propuesta. Hoja de ruta para la movilidad y un transporte sostenibles en Lima y Callao al 2025.*

Lima, Cómo Vamos – Observatorio Ciudadano. *Encuesta Lima Cómo Vamos 2013. Informe de percepción sobre calidad de vida.*

Lima, Cómo Vamos – Observatorio Ciudadano. *Monitoreando la calidad de vida en Lima.* Folleto de presentación.

Municipalidad Metropolitana de Lima. Abril 2014. *Plan de Gobierno de la Municipalidad Metropolitana de Lima: "en defensa de la continuidad de las reformas emprendidas". Período 2015-2018.*

Municipalidad Metropolitana de Lima – Instituto Metropolitano de Planificación. Octubre 2013. *Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima (2012-2025).* Resumen Ejecutivo.

Anteproyecto de Ley Orgánica de Capitalidad y de Régimen Especial de Lima Metropolitana (borrador final diciembre 2013).

Concejo de Transporte de Lima y Callao, Secretaria Técnica (Agosto 2001). *Plan Estratégico de Transporte Urbano -Proyectos Metropolitanos.* Informe final, Volumen 1: aspectos generales.

Constitución política del Perú (1993)

Decreto de Alcaldía N° 035 (abril 2002) de Creación del Proyecto de Preparación del Plan de Inversión para el Transporte Metropolitano de Lima (Protransporte de Lima).

Decreto de Alcaldía N° 092 (febrero 2003) de Creación del Comité de Transporte Metropolitano de Lima (Transmet).

Decreto de Alcaldía N° 099 (marzo 2003) el cual aporta precisiones respecto de las funciones de Protransporte de Lima.

Decreto Supremo N° 001_86_MIPRE (febrero 1986) de Creación de la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

Decreto Supremo N° 059-2010-MTC (diciembre 2010) que aprueba la Red Básica del Metro de Lima – Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, la misma que estará conformada sobre la base de cinco (05) Líneas.

Ley N° 26917 (enero 1998) de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo mediante la cual se crea el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).

Ley No 27783 de Bases de descentralización (junio 2002).

Ley No 27867 Orgánica de Gobiernos Regionales (noviembre 2002).

Ley No 27972 Orgánica de Municipalidades (Mayo 2003).

Ley N° 29370 (junio 2009) de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, norma que regula las competencias exclusivas y compartidas del referido Ministerio, en materia de servicios de transporte, circulación y tránsito terrestre.

Ordenanza Municipal 732 (noviembre 2004) de Creación del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (Protransporte).

Proyecto de Ley autoridades de transporte y territorio urbano y de creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte y Territorio de Lima y Callao (borrador de noviembre 2013).

Proyecto de Ley de Creación del Metro de Lima (borrador de octubre 2013).

Informe SEDAPAL 2013-12 y 2014-03 final (Informe de clasificación, Equilibrium Clasificadora de Riesgo SA)

General – América Latina

CAF. 2010. *Observatorio de la movilidad urbana para América Latina*.

(s.a)(s.f)Gobernanza Metropolitana: Informe de síntesis de la Comisión 1

World Bank, WSP, Water partnership Program. 2012. Blue water – green

