

Darshini Mahadevia

Profesora visitante, Escuela de las Artes y las Ciencias, Universidad de Ahmedabad. Exdirectora del Centre for Urban Equity y decana de la Facultad de Planificación de la Universidad CEPT, Ahmedabad

En 2014, un informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) advertía que los impactos del cambio climático, tales como las olas de calor, las inundaciones, las marejadas ciclónicas y las epidemias, tienen un efecto negativo para los colectivos pobres y desfavorecidos, especialmente los que se encuentran en zonas urbanas (Revi *et al.*, 2014). Cuatro años más tarde, la misma institución publicó un informe en el que subrayaba la importancia de limitar el aumento de temperatura para 2100 a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales (y no a la meta anterior de los 2 °C). En el informe se afirmaba:

«Los impactos del cambio climático y las respuestas a estos están estrechamente vinculados al desarrollo sostenible que equilibra el bienestar social, la prosperidad económica y la protección ambiental. Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, adoptados en 2015, brindan un marco establecido para evaluar los vínculos entre el calentamiento global de 1,5 °C o 2 °C y los objetivos de desarrollo que incluyen la erradicación de la pobreza, la reducción de las desigualdades y la acción climática (IPCC, 2018: 20).»

Asimismo, se alertaba de que toda actuación de adaptación y mitigación debe realizarse en línea con los ODS (IPCC, 2018: 21). De igual modo, las consideraciones de ética y equidad deben tenerse en cuenta a la hora de abordar tanto los impactos como las actuaciones de mitigación, con el propósito de poner de manifiesto la distribución desigual de los posibles impactos adversos respecto de los sectores desfavorecidos de la sociedad.

Las observaciones del informe *Calentamiento global de 1,5 °C* del IPCC son especialmente importantes para los países en desarrollo con atrasos considerables en relación con la consecución de los ODS. En el escenario neoliberal actual, la élite de estos países se apropia del poder de decisión política, lo que significa que las actuaciones de mitigación tengan el potencial de generar mayor empobrecimiento, la exclusión masiva por medio de las intervenciones del Estado y las operaciones del mercado, y un aumento amplio y permanente de las desigualdades. Joseph Stiglitz (2012) apunta que la desigualdad allana el camino para que los grupos económicos y polí-

Es probable que las actuaciones de mitigación entren en conflicto con muchos ODS si no se buscan las sinergias adecuadas.

ticos más poderosos de la sociedad se apropien de los recursos naturales y financieros o los monopolicen. En la India, por ejemplo, el potente *lobby* de los usuarios de automóvil se vuelve muy ruidoso cuando su prioridad en la vía pública se ve reducida en favor del transporte público o los peatones. Más adelante se analiza la relación entre la desigualdad y la apropiación de la política por parte de la élite en el contexto de la India urbana.

En la India, las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) en el marco del Acuerdo de París, basado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), incluyen: la reducción, para 2030, de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 33-35% con respecto a los niveles de 2005; el uso de combustibles no fósiles (en particular, la energía solar) para el 40% de la capacidad energética, y la creación, para 2030, de sumideros de carbono de 2.500-3.000 millones de toneladas de CO₂e a través de la creación de nuevos bosques y cobertura arbórea¹. La localización de estos compromisos a nivel de ciudad requiere una nueva perspectiva urbana para las políticas y los programas que, entre otros, incluya los aspectos siguientes: un cambio hacia la movilidad eléctrica; una ampliación del transporte público y el transporte no motorizado, poniendo a disposición el terreno necesario para ello; la dotación de edificios eficientes desde el punto de vista energético; la cesión de terrenos en las ciudades y sus inmediaciones para espacios abiertos y zonas verdes, así como para plantaciones para el secuestro de carbono; la preservación de las masas de agua; la asignación de terrenos para el transporte público; la gestión de los residuos urbanos, y el pago de un impuesto al carbono para el ahorro energético.

La cuestión que cabe analizar es de qué manera los ODS confluyen con las agendas de desarrollo urbano en las ciudades indias en el contexto de las políticas y las intervenciones relacionadas con el cambio climático, así como la naturaleza de dicha confluencia, es decir, si provoca sinergias o bien conflictos. Las ciudades indias, igual que las de otras economías emergentes, se encuentran en una era de múltiples transiciones en cuanto a demografía, recursos, gobernanza, extensión física e infraestructura, a la par que siguen manteniendo, e incluso aumentando, las desigualdades sociales, de ingresos y de género ya existentes. En el marco de estas inequidades, cabe dar respuesta a los déficits de desarrollo en materia de vivienda, agua potable, saneamiento, infraestructura para el crecimiento económico, empleo y medio ambiente limpio. Por este motivo, la consecución de los ODS es tan importante. Sin embargo, es probable que las actuaciones de mitigación relacionadas con el cambio climático entren en conflicto con muchos ODS si no se buscan deliberadamente las sinergias.

Este capítulo conceptualiza dichas confluencias en el marco del progreso conseguido en la India urbana en relación con los ODS. Se examinan los vínculos entre los ODS y las actuaciones de mitigación del cambio climático a través de un análisis de las sinergias y las concesiones existentes entre las dos agendas. El primer apartado muestra el estado de consecución de los ODS en la India urbana. A continuación, el segundo aborda la relación entre los ODS y las actuaciones de mitigación del cambio climático en las zonas urbanas de la India (se trata de un análisis conceptual dada la escasa disponibilidad de datos empíricos). Además, examina las confluencias entre las agendas urbanas de países grandes como la India y las agendas globales del clima y de desarrollo sostenible, y sugiere que el funcionamiento de dichas relaciones debería ser de abajo arriba. El con-

1. [Fecha de consulta: 22.01.2019]
<https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/India%20First/INDIA%20INDC%20TO%20UNFCCC.pdf>

texto de implementación difiere de ciudad a ciudad. En la India no existe una solución única para todas las ciudades que implementen las agendas globales. Recientemente, las agendas de desarrollo urbano de cada ciudad han sido gestionadas por los gobiernos estatales (administraciones intermedias en la India), quienes realizan consultas con los gobiernos municipales. Son ambos gobiernos quienes conjuntamente solicitan financiación al Gobierno nacional, en lugar de que este determine las acciones locales. La importancia de promover acciones de mitigación y resiliencia desde el ámbito local fue puesta de relieve recientemente por la Agenda Global de Investigación y Acción en Ciudades y Ciencia del Cambio Climático, que surgió de la Conferencia sobre Ciudades y Ciencia del Cambio Climático celebrada en Edmonton (Canadá) en marzo de 2018². El capítulo ilustra, a través del análisis de acciones de mitigación del cambio climático en la India urbana, la necesidad de seguir investigando la relación entre las políticas y las acciones locales, nacionales y globales. Debido a la rápida urbanización y el crecimiento económico que está experimentando el país, las ciudades deben adoptar vías de desarrollo inclusivas y con bajas emisiones de carbono para la consecución tanto de los ODS como de las CDN. Actualmente, la India representa el 16% de la población mundial, con lo que deberá tener un papel crítico en el abordaje de los retos globales.

I. Los ODS en la India urbana

A nivel macro, la economía india registra las mayores tasas de crecimiento económico de los últimos años³, pero todavía se encuentra en la posición 130 de 189 países si atendemos al índice de desarrollo humano (PNUD, 2018: 25), lo que muestra que el país tiene unos déficits de desarrollo importantes que podrían verse solucionados con la consecución de las metas de los ODS. Conseguir los objetivos de la Agenda 2030 también es relevante puesto que la India se está convirtiendo en un país con altas desigualdades (Oxfam, 2019; Himanshu, 2018). El coeficiente de Gini relativo a los ingresos es 0,51 (Tabla 1) mientras que el relativo a la riqueza es 0,83 y ambos están aumentando (Himanshu, 2018: 17). En referencia a las zonas urbanas, Mahadevia y Sarkar (2012) muestran que las desigualdades en el consumo han aumentado. Por ello, conseguir los ODS y sus metas en la India se augura difícil a no ser que se produzca un cambio drástico en las políticas y las inversiones del Gobierno en cuanto a bienestar y sector urbano.

Esta sección analiza el progreso relativo a los ODS en la India urbana. De acuerdo con el censo de 2011, en ese momento el 31,7% de la población del país (377 millones de personas) vivía en zonas urbanas (Census, 2011). Se calcula que este porcentaje, todavía bajo, aumentará en las próximas décadas dado el alto nivel de urbanización que experimentará el país (MGI, 2010). En consecuencia, la India deberá abordar a la vez el desafío de la urbanización —ofrecer vivienda y otros servicios a personas inmigrantes, muchas de las cuales pertenecerán a la categoría de ingresos bajos a causa de la continua crisis rural (Himanshu, 2016)— y el reto de tener un 30,9% de la población viviendo bajo el umbral de la pobreza (Gobierno de la India, Comisión de Planificación, 2014: 66). Además, es muy probable que los impactos del cambio climático, como la disminución del agua disponible y el aumento en la frecuencia de las sequías en las zonas rurales, intensifiquen la migración por dificultades económicas hacia la ciudad como una estrategia de adaptación al desastre (Mallya *et al.*, 2016). Esta migración

2. https://citiesipcc.org/wp-content/uploads/2018/09/Research-Agenda-Aug-10_Final_Long-version.pdf

3. [Fecha de consulta: 21.1.2019] <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/indicators/india-remains-fastest-growing-economy-ahead-of-china-despite-up-downs/articleshow/67334194.cms>

del campo a la ciudad agravaría todavía más los déficits de desarrollo que experimentan las zonas urbanas. Así pues, las zonas urbanas también deben trabajar para conseguir las metas de los ODS.

El progreso actual relativo a los ODS indica retrocesos en algunos de los objetivos. En 2011-12, algo más de un cuarto de la población urbana (26,4%) se encontraba por debajo del umbral de pobreza oficial, definida como el déficit en el consumo de 2.100 kcal por día por persona (ver la Tabla 1, que ofrece información sobre el grado de consecución de algunos ODS de acuerdo con los indicadores establecidos). En 2015-16, la tasa de mortalidad infantil era alta y se situaba en las 29 muertes por cada 1.000 bebés nacidos vivos, alrededor del 17% de las criaturas de entre 6 y 23 meses de edad que no se alimentaban de leche materna no tenían una alimentación adecuada y el 29% de las criaturas menores de 5 años tenían un peso inferior al normal. La proporción por sexo en el nacimiento era adversa (899 mujeres por cada 1.000 hombres) y la mitad de las mujeres no continuaban con la escuela al cumplir los 10 años. El 30% de la población no tenía acceso al saneamiento en zonas urbanas (Tabla 1); dos tercios de los trabajadores urbanos tenían empleos informales; casi un cuarto de los hogares urbanos (18,8 millones) sufrían déficit habitacional, y el 16,9% (13,4 millones) estaban situados en barrios marginales (Tabla 1).

4. Número de hogares en barrios marginales [fecha de consulta 13.05.2017] http://www.censusindia.gov.in/2011census/hlo/Slum_table/hlslum/SHH0101-crc.pdf
5. Datos disponibles en un artículo consultado el 21.1.2019 <https://www.livemint.com/Politics/mTf8d5oOqzMwvzGy4yMN/IMF-warns-of-growing-inequality-in-India-and-China.html>

Table 1: Achievements related to specific SDGs in urban India

ODS	Indicador	Progreso	Cantidad (en millones)*
1 Fin de la pobreza	Pobreza: % de la población por debajo del umbral de pobreza (2011-12) #	26,4	102,5
3 Salud y bienestar	Salud: tasa de mortalidad infantil (por cada 1.000 bebés nacidos vivos) ##	29	-
	% de criaturas de entre 6 y 23 meses con una alimentación adecuada ##	16,9	-
	% de criaturas menores de 5 años con un peso inferior al normal ##	29,1	-
5 Igualdad de género	Proporción por sexo en el nacimiento para criaturas nacidas en los últimos cinco años (mujeres por cada 1.000 hombres) ##	899	-
	Tasa de alfabetización de las mujeres (%)	81,4	-
	Mujeres con diez o más años de escolarización (%) ##	51,5	-
6 Agua limpia y saneamiento	Hogares con fuente de agua potable limpia (%) ##	91,1	9,8
	Hogares con acceso a instalaciones de saneamiento mejoradas (%) ##	70,3	32,7
7 Energía asequible y no contaminante	Hogares con acceso a fuentes de energía limpia para cocinar (%) ##	80,6	81,5
8 Trabajo decente y crecimiento económico	% de trabajadores con empleos informales ###	67	89,3
10 Reducción de las desigualdades	Desigualdades (coeficiente de Gini) (2013) ####	0,51	-
11 Ciudades y comunidades sostenibles	Hogares con déficit habitacional (%) (2012) ⁴	23,8	18,8
	Hogares en barrios marginales (%) (2010) @	16,9	13,4

Nota: no existen datos disponibles relativos al progreso experimentado por las zonas urbanas indias para cada uno de los ODS.

* Cálculo realizado por la autora.

Según la metodología del Comité Rangarajan (Gobierno de India, Comisión de Planificación, 2014: 66).

Instituto Internacional de Ciencias de la Población (2016: 2-3).

Cálculo realizado por la autora según datos de la Oficina Nacional de Encuestas por Muestreo (2012).

Informe del Fondo Monetario Internacional.⁵

@ Ministerio de Vivienda y de Reducción de la Pobreza Urbana, Gobierno de India (2012).

Un sector que tiene un impacto directo en el cambio climático y los ODS es el transporte urbano. Además de gases de efecto invernadero, el transporte urbano emite otros contaminantes del aire que tienen una incidencia inmediata en la generación de la contaminación local del aire. Las ciudades indias presentan actualmente importantes déficits en cuanto a la provisión de transporte público, lo que resulta en un uso elevado del transporte motorizado privado que genera mucha congestión en las carreteras y, por consiguiente, aumenta el tiempo de desplazamiento, en algunas ciudades, hasta casi el doble de lo previsto (Juyal *et al.*, 2018). A la vez, la alta desigualdad urbana conlleva que una parte de la población de las ciudades sea extremadamente dependiente de la movilidad a pie o en bicicleta, excepto en las cuatro urbes que cuentan con una red desarrollada de metro: Delhi, Bombay, Calcuta y Chennai (Dhar *et al.*, 2016). Así, por un lado, la necesidad de incrementar el acceso al transporte público es especialmente importante a fin de posibilitar que las mujeres accedan al trabajo y a servicios como la educación y la salud (Mahadevia, 2015). Este esfuerzo tendría un impacto positivo en varios ODS, como los correspondientes al trabajo decente, la educación, la salud, la igualdad de género, la pobreza y la reducción de las desigualdades. Aunque, por el otro, el uso de combustibles fósiles para el transporte público genera un aumento de los gases de efecto invernadero. Además, el aumento del nivel de renta, si no va acompañado de una mejora del transporte público, tendrá como consecuencia inevitable la transición hacia el transporte motorizado privado y un aumento de la demanda de energía y las emisiones de CO₂ (Shukla *et al.*, 2015). De acuerdo con la base de datos de la Organización Mundial de la Salud sobre calidad del aire⁶, diez ciudades indias constan actualmente entre las veinticinco más contaminadas del mundo teniendo en cuenta las partículas PM₁₀, y entre las trece más contaminadas si consideramos los niveles de PM_{2.5}. Asimismo, las ciudades indias con índices bajos de movilidad (especialmente, movilidad femenina) presentan niveles de contaminación muy altos (Mahadevia, 2015). El progreso en varios de los ODS podría impactar en el cambio climático y la calidad local del aire, con lo que otros ODS, como los relativos a la salud y el clima, se verían también beneficiados.

II. La relación entre las actuaciones de mitigación del cambio climático y los ODS en las ciudades

Los ODS forman parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que concibe dicho desarrollo como ya en su día lo definió la Comisión Brundtland (Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo), es decir, como «la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades» (1987). Los ODS se focalizan específicamente en las agendas de la reducción de la pobreza y el hambre y promueven una vida digna y un bienestar general para todas las personas. Abordan la igualdad de género en cada uno de ellos e impulsan las alianzas globales para conseguir los objetivos de cambio climático y sostenibilidad ambiental. Tanto la Agenda 2030 como el Acuerdo de París, en el que los estados miembros de las Naciones Unidas declararon su compromiso de conseguir los objetivos de cambio climático a través de sus contribuciones previstas determi-

6. [Fecha de consulta: 21.1.2019]
<https://www.who.int/airpollution/data/cities/en/>

En situaciones de grandes desigualdades, los conflictos entre las acciones de mitigación del cambio climático y los ODS se agravan.

nadas a nivel nacional (CPDN), fueron aprobados en 2015. El informe *Calentamiento global de 1,5 °C* del IPCC (2018) hace hincapié en el hecho de que los objetivos de cambio climático y los ODS deben abordarse conjuntamente, y señala asimismo las sinergias y las concesiones que surgen entre las dos agendas. Dado que las CPDN que se adoptaron después del Acuerdo de París no iban a conseguir limitar el calentamiento global a 1,5 °C (IPCC, 2018: 20), se requerirían actuaciones más potentes de mitigación que, a su vez, podrían tener un efecto desfavorable para los ODS. No obstante, como sugiere el informe, una planificación y unas políticas públicas sensibles pueden contribuir potencialmente a la gestión de dichos conflictos y concesiones y a la creación de sinergias entre ambas agendas.

En situaciones de grandes desigualdades, los conflictos potenciales entre las acciones de mitigación del cambio climático y los ODS se agravan, lo que facilita la apropiación de la política por parte de la élite. Así, por ejemplo, cuando se implementó el sistema de transporte rápido de autobús en la ciudad india de Ahmedabad, el espacio vial destinado a los vehículos motorizados privados no se vio demasiado afectado. No obstante, otros efectos que provocó fueron la expulsión de los vendedores ambulantes de dichos espacios y el estrechamiento de las aceras, con las consiguientes molestias para los peatones. Para los vendedores, las calles son el lugar donde se ganan la vida, con lo que desplazarlos significa que disminuyen sus ingresos y, por consiguiente, aumentan la pobreza y las desigualdades. La idea del sistema de transporte rápido de autobús es fomentar el cambio del transporte privado al transporte público por los inconvenientes que genera el primero (así, no reducir el espacio para para los vehículos privados genera más congestión). Sin embargo, la política actual sobre la dedicación de espacio vial en las ciudades indias favorece ampliamente a los vehículos privados, desplaza las actividades de subsistencia como las ventas apuntadas y reduce el espacio destinado a los peatones y los ciclistas. En la mayoría de ciudades indias, cuando hay algún conflicto entre la necesidad de más espacio vial para los vehículos privados y las necesidades de vendedores, peatones y ciclistas, los propietarios de vehículos privados tienen prioridad. Esta apropiación de la política por parte de la élite perjudica profundamente la consecución de los ODS relativos al cambio climático, el empleo decente y la reducción de las desigualdades, entre otros.

También surgen conflictos entre las dos agendas si tenemos en cuenta que ambas requieren terrenos públicos. El hecho de que los estratos pobres de la ciudad no puedan permitirse el pago de una vivienda a precios de mercado significa que deben destinarse terrenos públicos a cubrir dicha necesidad. De lo contrario, la pobreza habitacional puede tener efectos en los niveles globales de pobreza, el hambre y, en general, el descenso del nivel de vida, con el consiguiente incumplimiento de los ODS 1, 5 y 11. Pero las acciones que apuntan a la mitigación de los efectos del cambio climático en las ciudades indias también requieren terrenos públicos. Por ejemplo, el aumento de los episodios de calor como consecuencia del incremento de la temperatura media conlleva un mayor consumo de electricidad por parte de los sistemas de refrigeración. A nivel local, las temperaturas se pueden reducir con la creación de nuevos espacios abiertos y zonas verdes que contribuyan a disminuir el consumo energético en los

edificios. Otro ejemplo es la gestión de residuos, que requiere de unas instalaciones específicas y que puede reducir las emisiones de algunos gases de efecto invernadero como el metano. Por otro lado, el transporte público y el transporte no motorizado pueden reducir las emisiones procedentes del transporte. Finalmente, la conservación del agua es un requisito tanto para la adaptación a la escasez hídrica como para la reducción de la formación de islas de calor en zonas urbanas, lo que a su vez reduce la demanda de energía en los edificios. Sin embargo, como se apuntaba, todas estas actividades requieren terrenos públicos, cuya adjudicación a tal efecto puede ocasionar una disminución del suelo disponible para otros usos como, por ejemplo, la construcción de viviendas para la población pobre de las zonas urbanas.

También cabe hablar del caso concreto del paratránsito. Los mototaxis y sus variantes contribuyen a la contaminación del aire por su mal mantenimiento y el combustible de baja calidad que usan. Por ello, en algunas ciudades ya se han prohibido o se ha obligado a sus propietarios a utilizar tecnologías relativamente más limpias como el gas natural comprimido o las baterías eléctricas. En paralelo, la mejora del transporte público puede reducir la demanda del paratránsito. En estos casos, no obstante, si no se ofrece apoyo a los conductores de estos vehículos se podrían quedar sin su medio de vida, lo que iría en contra del ODS 8 sobre empleo decente. El informe del IPCC de 2018 reconoce que «las opciones de mitigación desplegadas en cada sector pueden asociarse con potenciales efectos positivos (sinergias) o negativos (concesiones) respecto de los (...) ODS» (IPCC, 2018: 22). En los países en desarrollo, la consecución de las contribuciones determinadas a nivel nacional debe contar con una buena gestión en términos de beneficios para el desarrollo sostenible, pues en caso contrario dará lugar a un desarrollo nocivo del territorio.

A la vez, es probable que el aumento de las temperaturas por encima de 1,5 °C tenga efectos perjudiciales para los ODS (IPCC, 2018: 20). Este capítulo defiende la necesidad de realizar importantes actuaciones de mitigación teniendo en cuenta la posibilidad de realizar a la par actuaciones sinérgicas y asumir concesiones en situaciones de posible conflicto (entre varias acciones de mitigación, entre acciones de mitigación y los ODS, o entre varios ODS). La Tabla 2 identifica las sinergias y las concesiones existentes entre las actuaciones de mitigación y los ODS en las ciudades indias, así como algunos ámbitos que requieren investigación empírica en el futuro. Estas confluencias se sustentan mediante condiciones que propician la coordinación entre los diferentes niveles de gobernanza, la capacidad institucional, los instrumentos de política, la innovación tecnológica y la transferencia y movilización de financiación, así como los cambios en el comportamiento y los estilos de vida de las personas (IPCC, 2018: 21). Así, la transición de los vehículos de paratránsito al combustible limpio, por ejemplo, requeriría una política de financiación y poner a disposición de los interesados dichos recursos económicos; la distribución del espacio entre los vendedores ambulantes durante la planificación del sistema de transporte público precisaría políticas de ordenación del territorio y directrices de urbanismo, y la popularización de los vehículos eléctricos exigiría políticas fiscales y legislación en materia de vehículos a motor en todos los niveles de gobernanza.

Tabla 2. Acciones de mitigación del cambio climático y su relación con los ODS

ODS		Sinergias con las acciones de mitigación en las ciudades	Concesiones con las acciones de mitigación en las ciudades
1, 2	Fin de la pobreza y hambre cero	<ul style="list-style-type: none"> • Empleo en las actuaciones de forestación. • Agricultura urbana. • Empleo en el ámbito de la gestión de residuos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del consumo de energía. • Posible reducción de la agricultura urbana dada la utilización de terrenos para la forestación. • Aumento en todo tipo de consumo con impactos indirectos en todos los usos de los recursos.
3	Salud y bienestar	<ul style="list-style-type: none"> • Medidas de reducción de la contaminación. • Aumento del transporte público que usa combustible limpio. • Utilización de energías limpias. • Aumento de los trayectos a pie y en bicicleta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambio de vivienda informal a vivienda formal por parte de los hogares de ingresos más bajos. • Construcción de infraestructuras sanitarias que provocan un aumento del consumo de energía (integrada y a través del consumo de electricidad).
4	Educación de calidad	<ul style="list-style-type: none"> • Usos mixtos del espacio y, en consecuencia, aumento del acceso a la educación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de infraestructuras educativas que provocan un aumento del consumo de energía (integrada y a través del consumo de electricidad).
5	Igualdad de género	<ul style="list-style-type: none"> • Mejora del transporte público, que fomenta la movilidad de las mujeres y, por consiguiente, favorece su empleabilidad y las empodera. • Mejora de la salud gracias a los controles de la contaminación y, por consiguiente, disminución del tiempo no remunerado empleado en actividades de cuidados. • Uso mixto del espacio que facilita el desempeño de tareas múltiples por parte de las mujeres. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento, en general, del consumo de energía de las mujeres provocado por la consecución de los ODS que afectan a este grupo poblacional, tanto directa como indirectamente (por ejemplo, si empiezan a realizar más desplazamientos, su bajo gasto de energía actual, aumentará).
6	Agua limpia y saneamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de los gastos en salud, que se pueden destinar al uso de tecnologías más limpias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Posibles interferencias entre la construcción de las infraestructuras y los asentamientos informales.
7	Energía asequible y no contaminante	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitación del trabajo doméstico y de los cuidados realizados por las mujeres. • Posibilidad, para los hogares de ingresos más bajos, de ocuparse del trabajo doméstico, de que sus hijos estudien, y en general de contribuir a hacer frente a los impactos de las islas de calor en zonas urbanas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del consumo de energía.
8	Trabajo decente y crecimiento económico	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la capacidad de los hogares para invertir en tecnologías limpias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del consumo. • Aumento de los desplazamientos hacia el trabajo y por otras razones.
10	Reducción de las desigualdades	<ul style="list-style-type: none"> • Actuaciones de planificación urbana equitativa sinérgicas con la mitigación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del consumo de recursos.
11	Ciudades y comunidades sostenibles	<ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilidad ambiental como objetivo de toda actuación de mitigación. • Reducción de conflictos y violencia cuando dichas actuaciones son equitativas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de desahucios en asentamientos informales con el fin de construir el sistema de transporte público, zonas verdes urbanas, parques para la biodiversidad, parques solares, sistemas de recarga de agua, etc. • Pauperización, conflictos y violencia como consecuencia de la ejecución de desahucios.
15	Vida de ecosistemas terrestres	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la biodiversidad que puede ofrecer oportunidades para la generación de empleo verde. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción del espacio disponible para el hábitat de las personas, en especial la vivienda, a causa de la asignación de terrenos a la conservación de la biodiversidad y, en consecuencia, aumento del precio de los terrenos e informalización de la vivienda y los espacios de trabajo.
16	Paz, justicia e instituciones sólidas	<ul style="list-style-type: none"> • Participación ciudadana en la toma de decisiones. 	-

Fuente: elaboración propia

El informe *Indian Deep Decarbonization Pathways Project* (Shukla *et al.*, 2015) es una muestra de cómo se pueden conectar las dos agendas en el contexto indio. El informe desarrolla dos escenarios: uno «convencional», en el marco del límite de 1,5 °C, y otro «sostenible», que aborda de manera integral los objetivos sociales, económicos y ambientales por medio, entre otros, de la inversión en salud, educación e innovación tecnológica; la mejora de la gobernanza, y el fomento de unos hábitos de consumo sostenibles (Shukla *et al.*, 2015). En ambos escenarios crece el consumo de energía y, por consiguiente, se contempla el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030. Además, en los dos planteamientos se propone un modelo de urbanización más equitativo que promueve las ciudades pequeñas y medianas, una distribución uniforme de la población urbana, la creación de nuevas infraestructuras bajas en carbono (en particular, en el sector de la movilidad) y la mejora de la infraestructura verde.

El proceso de urbanización bajo en carbono debería abordar, al mismo tiempo, la consecución de los ODS.

Conclusión

Este capítulo ha analizado las actuaciones de mitigación del cambio climático en ciudades en el contexto del desarrollo sostenible y ha identificado los posibles conflictos que pueden surgir con el objeto de formular opciones de generación de sinergias por parte de los *policy makers*. Actualmente, la India está experimentando unos niveles muy altos de crecimiento económico y urbanización, a la vez que está sometida a una gran presión para lograr la agenda de mitigación del clima y, en particular, el objetivo de 1,5 °C. No obstante, la India urbana sufre déficits significativos en materia de pobreza, salud, vivienda, empleo y otros indicadores de los ODS, a la vez que todavía registra niveles bajos de urbanización. Con el aumento de la misma, el Gobierno indio (que ratificó el Acuerdo de París en 2015) deberá abordar la mitigación de los gases de efecto invernadero. Este capítulo ha tenido como objetivo recordarnos que, en el esfuerzo de cumplir con los compromisos del Acuerdo de París, India no debería poner en riesgo la consecución de los ODS. El mundo se ha puesto como objetivo reducir el límite del aumento de la temperatura a 1,5 °C, lo que requiere actuaciones de mitigación más ambiciosas. En este contexto, el proceso de urbanización bajo en carbono debería abordar la consecución de los ODS al mismo tiempo. Trabajar para conseguir las dos agendas simultáneamente precisa comprender las conexiones existentes entre ellas, tanto sinérgicas como de otro tipo, así como la manera como las condiciones habilitadoras apuntadas anteriormente podrían sustentar la creación de sinergias y abordar los conflictos potenciales.

Referencias bibliográficas

Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press, 1987.

Dhar, S., y Shukla, P. R. «Low Carbon Scenarios for Transport in India: Co-benefits Analysis», *Energy Policy*, 81, 2015, p. 186-198.

Dhar, S.; Tiwari, G. y Mahadevia, D. «Conceptualising Sustainable Low Carbon Urban Transport in India», *Transportation Research. Part D*, 44, 2016, p. 234-238.

Fajnzylber, P.; Lederman, D. y Loayza, N. «Inequality and Violent Crime», *Journal of Law and Economics*, 45, abril de 2002, p. 1-40.

Gobierno de India, Comisión de Planificación. *Report of the Expert Group to Review the Methodology for Measurement of Poverty*. Gobierno de India, Comisión de Planificación, junio de 2014.

Himanshu. «Rural Push in Budget 2016-17 – Rhetoric versus Reality», *Economic and Political Weekly*, 2016, vol. 51, n.º 16, p. 36-38.

Himanshu. *India Inequality Report 2018 – Widening Gaps*. Nueva Delhi: Oxfam India, 2018.

Instituto Internacional de Ciencias de la Población. *National Family Health Survey – 4, 2015-16 – India Fact Sheet*. Gobierno de India, Ministerio de Salud y Bienestar Familiar, 2018.

IPCC – Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. «Summary for Policymakers en: V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H. O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P. R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor y T. Waterfield (ed.), *Global Warming of 1.5 °C. An IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5 °C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. Ginebra: Organización Meteorológica Mundial, 2018, p. 1-32.

Juyal, S.; Saxena, A.; Sharma, S. y Srivastava, A. *Transforming India's Mobility – A Perspective*, Nueva Delhi: Gobierno de India, NITI Aayog, 2018.

Mahadevia, D. *Promoting Low-Carbon Transport in India: Gender-Sensitive Transport Planning for Cities in India*. UNEP-DTU Partnership, Centre on Energy, Climate and Sustainable Development, Universidad Técnica de Dinamarca, 2015.

Mahadevia, D. y Sarkar, S. *Handbook of Urban Inequalities*, Nueva Delhi: Oxford University Press, 2012.

Mallya, G.; Mishra, V.; Niyogi, D.; Tripathi, S. y Govindaraj, R. S. «Trends and Variability of Droughts over the Indian Monsoon Region». *Weather and Climate Extremes*, 12, junio de 2016, p. 43-68.

MGI – McKinsey Global Institute. *India's Urban Awakening: Building Inclusive Cities, Sustaining Economic Growth*. India: McKinsey & Company, 2010 (en línea) [Fecha de consulta 14.04.2019] https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Featured%20Insights/Urbanization/Urban%20awakening%20in%20India/MGI_Indias_urban_awakening_full_report.ashx

Ministerio de Vivienda y de Reducción de la Pobreza Urbana. *Report of the Technical Group on Urban Housing Shortage (TG-12)*. Nueva Delhi: Organización Nacional de Edificación, Ministerio de Vivienda y de Reducción de la Pobreza Urbana, Gobierno de India, 2012.

Organización Nacional de Encuestas por Muestreo. *Informal Sector and Conditions of Employment in India, 2009-10, NSS 66th Round (July 2009 to June 2010), Report No. 539 (66/10/2)*. Gobierno de India, Ministerio de Estadística e Implementación de Programas, Organización Nacional de Estadística, enero de 2012.

OXFAM. *Public Good or Private Wealth*. Oxfam Briefing Paper – enero de 2019. Oxford: Oxfam GB para Oxfam International, 2019.

PNUD – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. *Human Development Indices and Indicators – 2018 Statistical Update*. Nueva York: PNUD, 2018 (en línea) [Fecha de consulta 21.01.2019] http://hdr.undp.org/sites/default/files/2018_human_development_statistical_update.pdf

Revi, A.; Satterthwaite, D. E.; Aragón-Durand, F.; Corfee-Morlot, J.; Kiunsi, R. B. R.; Pelling, M.; Oberts, D. C. y Solecki, W. «Urban Areas», en: C. B. Field, V. R. Barros, D. J. Dokken, K. J. Mach, M. D. Mastrandrea, T. E. Bilir, M. Chatterjee, K. L. Ebi, Y. O. Estrada, R. C. Genova, B. Girma, E. S. Kissel, A. N. Levy, S. MacCracken, P. R. Mastrandrea y L. L. White (ed.) *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects*, Contribución del Grupo de Trabajo II al quinto informe de evaluación del IPCC. Cambridge; Nueva York: Cambridge University Press, 2014. p. 535-612.

Shukla, P. R.; Dhar, S.; Pathak, M.; Mahadevia, D. y Garg, A. *Pathways to Deep Decarbonization in India*. Sustainable Development Solutions Network (SDSN) – Sustainable Development and International Relations (IDDRI), 2015.

Stiglitz, J. E. *The Price of Inequality – How Today's Divided Society Endangers our Future*. Nueva York; Londres: W. W. Norton & Company, 2012.

