

**ENCUENTRO
IBEROAMERICANO SOBRE
PRÁCTICAS URBANAS INNOVADORAS:
HACIA LA CIUDAD 2030**

LIMA, PERÚ

OFICINA TÉCNICA DE COOPERACIÓN AECID

25 - 27 DE JUNIO DE 2018

**ENCUENTRO
IBEROAMERICANO SOBRE
PRÁCTICAS URBANAS INNOVADORAS:
HACIA LA CIUDAD 2030**

**LIMA, PERÚ
OFICINA TÉCNICA DE COOPERACIÓN AECID
25 - 27 DE JUNIO DE 2018**

Catálogo General de Publicaciones
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación
Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo

Directora

Aina Calvo Sastre

Directora de Cooperación con América Latina y el Caribe

Carmen Castiella Ruiz de Velasco

Coordinador General de la Cooperación Española en Perú

José Luis Pimentel Bolaños

Fundación ACS

Director

José Mayor Oreja

Asesor

Francisco Menor Monasterio

Encuentro Iberoamericano sobre Prácticas Urbanas Innovadoras: hacia la Ciudad 2030

Instituciones organizadoras

Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)

Fundación ACS

Coordinación

Elena de Mier Torrecilla

Francisco Ausín Cantero

Publicación

Servicio de Publicaciones AECID

Héctor Cuesta Romero

Coordinación

Elena de Mier Torrecilla

Fototeca AECID

Miguel Lizana Barco

Distribución

Pilar Vivas

Ainhoa Valderrábano

Agradecimientos al personal de las Oficinas Técnicas de Cooperación, de los Centros Culturales de España en América Latina y el Caribe, y de los Centros de Formación de la Cooperación Española, en especial, al equipo de la Oficina Técnica de Cooperación en Lima (Perú).

© De esta edición: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo

© De las imágenes: sus propietarios

NIPO: 109-19-095-1

NIPO electrónico: 109-19-094-6

Depósito legal: M-34490-2019

Producción gráfica: Punto Verde S.A.

Esta publicación es el resultado de una actividad organizada y financiada por AECID y Fundación ACS, y no refleja necesariamente la opinión de las instituciones organizadoras.

Madrid (España), 2019

1.

PRESENTACIÓN PÁG 7

2.

DESARROLLO PÁG 11

3.

CONTENIDOS PÁG 15

4.

CONCLUSIONES PÁG 75

5.

DIRECTORIO PÁG 79

El desarrollo urbano sostenible es una prioridad en la agenda de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) desde su creación en 1988. Desde entonces, han sido muchos los programas y proyectos que han priorizados los temas que actualmente se enmarcan en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 (ODS 11) - **Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**, con la correspondiente contribución, de manera directa e indirecta, a más de la mitad de los restantes ODS.

La importancia asignada por la Cooperación Española a este ODS se ve atendida por diversas iniciativas relacionadas con las Ciudades Sostenibles que se están llevando a cabo en la AECID, entre las cuales se incluye el enfoque en las prácticas urbanas como eje estructurador de los debates que se realizan en los Encuentros Iberoamericanos celebrados por la exitosa colaboración entre la AECID y la Fundación ACS.

La presente edición del evento se ha centrado en los abordajes innovadores para resolver cuestiones recurrentes en las ciudades iberoamericanas, tales como:

- La inseguridad ciudadana, el comercio informal, el déficit de espacios recreativos y culturales y las dificultades en el transporte y movilidad se destacan como principales problemas a los que se enfrentan las ciudades intermedias en América Latina y el Caribe.
- Se resalta que las intervenciones urbanas integrales deben incidir en el hábitat, infraestructuras, espacio público, educación, salud y trabajo para garantizar su éxito y sostenibilidad, involucrando al sector privado y la sociedad civil como actores fundamentales en las acciones innovadoras y transformadoras de entornos urbanos.
- Se han mostrado los grandes avances producidos en América Latina en relación al nivel de resiliencia de las ciudades y su adaptación al cambio climático.

La búsqueda de vías de financiación y el intercambio de estrategias a nivel local entre las diferentes ciudades iberoamericanas han despertado gran interés, de ahí el esfuerzo de la AECID y la Fundación ACS en compartir y publicar las experiencias y temas expuestos en Lima. Ambas instituciones manifiestan su interés y voluntad de seguir profundizando en nuevas estrategias de desarrollo urbano que logren mejorar cada vez más la calidad de vida de los habitantes de las ciudades iberoamericanas.



Barrio Santo Inácio y parque Barigui, Curitiba (Brasil). Fuente: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

1. PRESENTACIÓN

Desde 2002 las Naciones Unidas, a través de ONU Hábitat, viene impulsando Foros Urbanos Mundiales cada dos años¹ que han abordado diferentes temáticas: *Urbanización Sustentable, Encrucijada de culturas, inclusividad e integración, Ciudades Sustentables, El desafío del Desarrollo Territorial Equilibrado, El Derecho a la Ciudad, El Futuro Urbano y Equidad Urbana en Desarrollo*. Con la aprobación de la Nueva Agenda Urbana en octubre de 2016, la última de las ediciones de este foro, el World Urban Forum 9², ha tenido lugar en Kuala Lumpur (febrero 2018) bajo el título de “Ciudades 2030, ciudades para todas las personas” y ha querido incidir de forma especial en la implementación de la Nueva Agenda Urbana.

Resultado del foro, la **Declaración sobre Ciudades 2030**³ solicita el despliegue de esfuerzos para operacionalizar el concepto de **Ciudades para Todos**, garantizando que todos los habitantes, de generaciones presentes y futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan habitar ciudades justas, seguras, saludables, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles, que mejoren la calidad de vida para todos.

Teniendo en cuenta los desafíos que persisten hoy en nuestras ciudades, como el acceso no equitativo al espacio público, el transporte, las infraestructura y servicios básicos; las limitaciones en la participación de actores en la construcción de la ciudad; las desigualdades de las personas con discapacidad y otros grupos desfavorecidos; así como los desafíos emergentes como que las crisis cada vez son más urbanas, la mayor complejidad de las ciudades, el impacto de las nuevas tecnologías y los BigData, las desigualdades sociales

1 2002 Nairobi, Kenia: Urbanización Sustentable; 2004 Barcelona, España: Ciudades: ¿Encrucijada de culturas, inclusividad e integración?; 2006 Vancouver, Canadá: Nuestro futuro: Ciudades Sustentables- Convirtiendo ideas en acciones; 2008 Nanjing, China: Urbanización Armoniosa - El desafío del Desarrollo Territorial Equilibrado; 2010 Río de Janeiro, Brasil: El Derecho a la Ciudad: Cerrar la brecha urbana; 2012 Nápoles, Italia: El Futuro Urbano; 2014 Medellín, Colombia: Equidad Urbana en Desarrollo – Ciudades para la Vida; 2018 Kuala Lumpur Malasia: Ciudades 2030, Ciudades para todas las personas: implementando la Nueva Agenda Urbana.

2 <http://wuf9.org/>

3 <http://wuf9.org/kuala-lumpur-declaration/>



Santa Fe Ciudad (Argentina). Fuente: Municipalidad de Santa Fe

y culturales crecientes, y la degradación ambiental; en el 9º Foro Urbano Mundial se han establecido unos marcos de implementación de la Nueva Agenda Urbana a diferentes escalas, capaces de contribuir a las transformaciones urbanas positivas, entre ellas, alentar el intercambio de soluciones creativas y prácticas innovadoras capaces de impulsar el cambio.

En este sentido, la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, con el apoyo de la Fundación ACS, pretende impulsar un foro de debate e intercambio de prácticas innovadoras, que contribuya a la creatividad y búsqueda de estrategias que den solución a los problemas urbanos en América Latina y el Caribe, así como a la implementación de la Nueva Agenda Urbana, de forma que nuestras ciudades sean fuente de soluciones a los problemas, no su causa.

Para ello, y siguiendo el ***Plan de Acción Regional para América Latina y el Caribe para la implementación de la Nueva Agenda Urbana*** elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), ONU-Hábitat y el Foro de los Ministros y Máximas Autoridades del sector de la Vivienda y el Urbanismo de América Latina y el Caribe (MINURVI), este foro pretende organizar las reflexiones en base a los cuatro Principios Rectores y sus Resultados Estratégicos recogidos en dicho Plan de Acción Regional:

- Principio 1: Ciudades inclusivas. Ciudades y asentamientos humanos libres de pobreza y desigualdad en todas sus formas y dimensiones, libres de la segregación y exclusión socio-espacial, y que garantizan la igualdad de derechos, oportunidades y el acceso seguro e inclusivo a la ciudad y a su tejido productivo sin dejar a nadie atrás.
- Principio 2: Economías urbanas sostenibles e inclusivas. Procesos de urbanización bien gestionados que garantizan acceso equitativo a las oportunidades y recursos para todos los habitantes; la mejora en la productividad de las ciudades; y la contribución positiva de las economías urbanas al desarrollo nacional.
- Principio 3: Sostenibilidad ambiental urbana. Procesos de planificación, patrones de desarrollo urbano y construcción de una ciudadanía consciente que impulsen a la protección y el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales y de los ecosistemas y sus servicios ambientales, fomentando la resiliencia frente a los impactos del cambio climático y los desastres.
- Principio 4: Gobernanza efectiva y democrática. Procesos de toma de decisión y políticas públicas inclusivas y transparentes, capaces de responder a los desafíos que enfrenta el territorio y que garanticen el cumplimiento de los derechos de todos y todas.

Con este encuentro celebrado en la Oficina Técnica de Cooperación de la AECID en Lima (Perú) entre los días 25 y 27 de junio se pretende mostrar e intercambiar experiencias urbanas transformadoras, sus resultados estratégicos y lecciones aprendidas, con la participación de los países de la región, bajo el objetivo general de contribuir a la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe y, con ello, al cumplimiento del Objetivo 11 – “Lograr que ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” de la Agenda de Desarrollo 2030.



Municipio de Gracias (Honduras). Fuente: AECID

2.

DESARROLLO

El 25 de junio de 2018 se ha inaugurado en la Oficina Técnica de Cooperación de AECID en Lima (Perú) el Encuentro Iberoamericano sobre Prácticas Urbanas Innovadoras: Hacia la Ciudad 2030, organizado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Fundación ACS.

El encuentro fue inaugurado por el Embajador de España en Perú, D. Ernesto de Zulueta Habsburgo-Lorena, y el Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento de Perú, D. Javier Piqué del Pozo, en presencia de D. Roberto Lippi, Coordinador de ONU Hábitat para los países andinos y D. Francisco Menor Monasterio de la Fundación ACS.

En el acto de inauguración se resaltaron la importancia de trabajar en entornos urbanos como escenario donde dar cumplimiento a los Objetivos de Desarrollo Sostenible sin dejar a nadie atrás y, por otro, el compromiso de los distintos actores con el trabajo conjunto bajo estos objetivos comunes. En este sentido, la Cooperación Española, a través de la AECID y la Fundación ACS, pretende contribuir al trabajo en red de ciudades y al intercambio de conocimiento, para lo que estos foros de debate son de gran importancia.

Concluido el acto de inauguración, se dio paso a las diferentes mesas de debate y sus correspondientes exposiciones de 15 minutos cada una, cuyos contenidos se recogen a continuación de acuerdo a las siguientes temáticas:

Mesa 1: Marcos de acción y cooperación (I)

Plan de Acción Regional para ALC para la implementación de la NAU

- Roberto Lippi, ONU Hábitat

Programa Patrimonio para el Desarrollo

- Araceli Sánchez Garrido, AECID

Programa Estratégico de Ciudades Sostenibles

- Ana Beatriz Jordao, AECID

Mesa 2: Marcos de acción y cooperación (II)

Programa de Ciudades Intermedias Sostenibles en Ecuador

- Patricio López Baquero, GIZ

Financiación de la Ciudad 2030

- Paloma Ruiz, CAF

EDUSI: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (España)

- M^a José Roberto Serrano, Ayuntamiento de Vélez-Málaga

Mesa 3: Estrategias nacionales

Implementación de la Nueva Agenda Urbana en Cuba

- José Mena Álvarez, Instituto de Planificación Física

Barrio de San Francisco en Asunción (Paraguay)

- Ing. Soledad Nuñez, Ministra Secretaria Ejecutiva de SENAVITAT

Mesa 4: Estrategias en grandes áreas urbanas

Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (El Salvador)

- Tito Farid Arias Handal, Oficina de Planificación de Área Metropolitana de San Salvador

Experiencia público privada y vivienda en São Paulo (Brasil)

- Andra Carvalho, Governo do Estado de São Paulo

La experiencia del Barrio 31 en Buenos Aires (Argentina)

- Ignacio Perotti, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Mesa 5: Estrategias a nivel municipal y local (I)

Transformación urbana y social en Medellín (Colombia)

- Andrés Uribe Delgado, Empresa Municipal de Desarrollo Urbano Medellín

Aplicación de la *Outorga Onerosa*: Rua da Cidadania y Tatuquara, Curitiba (Brasil)

- M^a Cristina R. Trovão Santana, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

Programas Urbanos Integrales en la Ciudad de Santa Fe (Argentina)

- Lucas Condal, Alcaldía de Santa Fe Ciudad

Mesa 6: Estrategias a nivel municipal y local (II)

Modelo Municipal de Ecoeficiencia y Cambio Climático de La Paz (Bolivia)

- Verónica López Aguilar, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

Recuperación de espacios abandonados en el área central e intermedia de Montevideo (Uruguay)

- Silvana Pissano, Intendencia Municipal de Montevideo

Plan de movilidad y espacios públicos del Cusco (Perú)

- Carlos Moscoso y José Luis Cañavate, Municipalidad de Cusco

Mesa 7: Estrategias a nivel municipal y local (III)

Programa de Revitalización de Barrios (Chile)

- Ximena Flores, Municipalidad de Cartagena

Rímac, ciudad resiliente: gestión de riesgos (Perú)

- Shirley Mozo, Municipalidad de Rímac

Desarrollo Urbano y Sostenible de Vélez-Málaga (España)

- Pablo Fernández, Ayuntamiento de Vélez-Málaga

Mesa 8: Estrategias en entornos patrimoniales

Acciones innovadoras en Comayagua (Honduras)

- Carlos Miranda, Alcaldía de Comayagua

Plan del Centro Histórico de Quito 2018 (Ecuador)

- Santiago Orbea, Instituto Metropolitano de Patrimonio de Quito

Patronato Pikimachay: Ciudad Digitalizada de Huamanga (Perú)

- Salomón H. Aedo Mendoza, Alcaldía de Huamanga; y Úrsula Ruiz, Patronato Pikimachay



Ciudad de Ayacucho (Perú). Fuente: AECID

3.

CONTENIDOS

Mesa 1

Marcos de acción y cooperación (I)

Mesa 2

Marcos de acción y cooperación (II)

Mesa 3

Estrategias nacionales

Mesa 4

Estrategias en grandes áreas urbanas

Mesa 5

Estrategias a nivel municipal y local (I)

Mesa 6

Estrategias a nivel municipal y local (II)

Mesa 7

Estrategias a nivel municipal y local (III)

Mesa 8

Estrategias en entornos patrimoniales

*Se han excluido en este capítulo las ponencias de los participantes que así lo han manifestado.

MESA 1

MARCOS DE ACCIÓN Y COOPERACIÓN (I)

En esta mesa se ha expuesto por parte de ONU Hábitat la expresión regional de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe, como marco general para la implementación de la NAU, así como los marcos de acción de la Cooperación Española en la región a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) que pretende reforzar sus acciones en los entornos urbanos a través de sus programas estratégicos: el Programa Patrimonio para el Desarrollo y el Programa Estratégico de Ciudades Sostenibles.



**PLAN DE ACCIÓN REGIONAL
PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NAU
ROBERTO LIPPI**

Las ciudades son el escenario donde se forja gran parte del futuro de América Latina ya que, según CEPAL, en la actualidad el 81% de los latinoamericanos reside en áreas urbanas. Este proceso, revela la oportunidad que tiene la región en cuanto a la maximización de los beneficios que ofrecen las aglomeraciones urbanas, sin embargo, para ello se deben enfocar acciones concretas que disminuyan las externalidades negativas y que aborden los grandes retos que existen hoy en las ciudades latinoamericanas para consolidar el desarrollo: desde la búsqueda de mecanismos para la superación de la segregación en todas sus formas, al establecimiento y ejecución de políticas adecuadas y efectivas para enfrentar los impactos del cambio climático, a la búsqueda de caminos jurídicos y administrativos que faciliten el gobierno de las regiones y áreas metropolitanas y el mejoramiento de las interrelaciones rurales y urbanas, hasta la creación de mecanismos culturales, jurídicos, políticos y sociales para fortalecer lo público y proteger los bienes comunes y así enfrentar la corrupción en todas sus formas, sólo para citar algunos.

Como respuesta a este escenario de oportunidad, se presenta el Plan de Acción Regional para América Latina y el Caribe (PAR), como expresión regional de los compromisos pactados en la Nueva Agenda Urbana (NAU), en octubre de 2016, en ocasión de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo Urbano Sostenible – Habitat III. El Plan, fruto de un amplio proceso de concertación con los Gobiernos y los actores relevantes de la Región, busca establecer una hoja de ruta para identificar e alcanzar soluciones comunes a los retos mencionados, avanzando así en la implementación de la NAU en la región. En este sentido, tiene un doble objetivo: por un lado, servir de marco estratégico de referencia para la orientación de una nueva generación de políticas urbanas, y por el otro, brindar herramientas que faciliten la implementación de los compromisos de la Nueva Agenda Urbana, facilitando así la construcción de ciudades sostenibles, inclusivas y resilientes y que permitan el goce efectivo de los derechos para todos sus habitantes.

El PAR, hoja de ruta multi-escalar y multi-actor, se enfoca en cuatro principios rectores i) alcanzar ciudades y asentamientos humanos libres de pobreza y desigualdad ii) lograr procesos de urbanización que garanticen el acceso equitativo a oportunidades y recursos iii) trabajar por que la planificación y los patrones de desarrollo impulsen la protección y uso sustentable de los ecosistemas y servicios ambientales y iv) fortalecer la gobernanza democrática trabajando en los procesos de toma de decisión y con el diseño de políticas



públicas inclusivas y transparentes. Estos principios orientan seis ejes de acción fundamentales para avanzar en su implementación: la construcción o consolidación de Políticas Nacionales Urbanas acordes con los principios de la NAU, la revisión de los Marcos Legales Urbanos, el fortalecimiento de la Planificación y el Diseño Urbano, la atención al Financiamiento del Desarrollo Urbano, la necesidad de avanzar en la Implementación de la Agenda a nivel local y desde lo local, la importancia de contar con datos e informaciones de calidad para el monitoreo y la evaluación.

Bajo este marco de acción, el paso a seguir es fortalecer los liderazgos en los países de la región – tanto a nivel nacional como sub-nacional - para construir hojas de ruta subregionales, nacionales y locales de implementación de la Nueva Agenda Urbana. En este esfuerzo colectivo están comprometidas organizaciones internacionales como ONU Hábitat y la CEPAL, así como instancias intergubernamentales como el Foro de Ministros y Máximas Autoridades del Sector de Vivienda y Desarrollo Urbano en América Latina (MINURVI), quienes de manera conjunta han propuesto la conformación de una Plataforma Urbana y de Ciudades que soporte la acción de los gobiernos y de los actores del desarrollo urbano mediante el refuerzo de iniciativas de cooperación sur-sur, la creación de espacios de intercambio de experiencias y la conformación de un observatorio regional, que recopile la información sobre los avances en el desarrollo sostenible de las ciudades y de los territorios.

En este sentido, es muy valioso contar con espacios de divulgación, intercambio de experiencia y discusión colectiva como el “Encuentro Iberoamericano sobre Prácticas Urbanas Innovadoras: Hacia la Ciudad 2030” que consolide la transformación hacia un desarrollo urbano sostenible e incluyente en la región.



**PROGRAMA PATRIMONIO
PARA EL DESARROLLO
ARACELI SÁNCHEZ GARRIDO**

La Estrategia de Cultura y Desarrollo de la AECID concibe la cultura como el conjunto de creencias, costumbres, hábitos, prácticas, valores, de un grupo específico en un contexto histórico y referido a los atributos distintivos y esenciales de una sociedad, donde subyace la identidad que articula la cohesión social y de la que se derivan todas las formas de organización política, económica y religiosa.

En el marco de la Cooperación Española, la cultura es un sector transversal que incide en los diferentes aportes que las políticas culturales pueden realizar para contribuir a la mejora de la gobernanza, fomentando el desarrollo institucional cultural y estimulando la participación de la sociedad civil.

Entre estas contribuciones, destaca la generación de riqueza, que encuentra en la economía de la cultura una contribución al desarrollo desde donde es posible poner de relieve los aportes que esta proporciona al crecimiento económico y social mediante la promoción, creación y producción de empresas, industrias e instituciones culturales y creativas, fomentando el empleo cultural y las conexiones con otros sectores económicos. En definitiva, se considera la producción cultural como una enorme fuente de riqueza basada en el talento, la propiedad intelectual, la conectividad y el conocimiento.

Una de las líneas de la citada Estrategia es la gestión sostenible de la materialidad de la cultura, el patrimonio cultural, entendido este en todas sus manifestaciones de acuerdo a lo establecido por los organismos internacionales. Desde esta perspectiva el concepto se amplía y además del patrimonio de los inmuebles y de los muebles, adquieren especial relevancia los inmateriales siendo estos últimos los que evidencian la diversidad cultural.

La diversidad cultural está incluida de forma transversal en la Agenda de Desarrollo 2030 mientras que el patrimonio cultural, desde la perspectiva apuntada más arriba, se recoge en varios ODS, entre ellos:

ODS 8 Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

8.9 De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.



ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

11.4. Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.

ODS 12 Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles

12.b Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible, a fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.

En este sentido, la Nueva Agenda Urbana (Habitat III, Quito 2016) reconoce varios aspectos fundamentales relativos a la cultura:

- la cultura y la diversidad cultural son fuente de enriquecimiento y son una importante contribución al desarrollo sostenible de las ciudades, asentamientos humanos y ciudadanos, empoderándolos para jugar un papel activo y único en el desarrollo de iniciativas.
- la cultura debe tomarse en cuenta en la promoción e implementación de nuevos patrones sostenibles de consumo y de producción que contribuyan al uso responsable de recursos y enfrenten el impacto adverso del cambio climático.

Considera por tanto el papel estratégico de la cultura en sus manifestaciones relativas al patrimonio cultural así como a las industrias culturales y creativas, en lo que se refiere al desarrollo urbano sostenible.

El patrimonio cultural para la AECID tiene los siguientes objetivos de acuerdo a la Ciudad 2030:

- la defensa de la identidad y diversidad cultural patrimonio;
- la generación de actividad económica y de empleo;
- la mejora de la cohesión social, incluyendo la rehabilitación de jóvenes en riesgo de exclusión;
- la descentralización y fortalecimiento de la administración local, el fomento de la cooperación horizontal entre municipios y la colaboración interinstitucional entre las distintas administraciones;
- la puesta en valor, sensibilización y gestión sostenible y equitativa de los diversos patrimonios de las localidades.



Y apoya proyectos en diferentes escenarios:

- Recuperación de áreas urbanas deprimidas.
- Revitalización de conjuntos patrimoniales.
- Desarrollo territorial en entornos rurales.

Estas intervenciones incorporan aspectos como la planificación, la investigación y documentación, la puesta en valor de patrimonio cultural inmueble y la mejora de la habitabilidad interior y exterior de las viviendas del entorno, lo que contribuye a la regeneración urbana.

De entre las buenas prácticas alcanzadas por la AECID en este sector se pueden destacar algunas tales como:

- La importancia de trabajar en el ámbito rural y desarrollo territorial para consolidar a la población, creando fórmulas alternativas de desarrollo económico y mejorando las condiciones de vida de la población para evitar una emigración obligada a las ciudades.
- Prevenir el consiguiente crecimiento desordenado de estas, en ocasiones en suburbios caracterizados por la pobreza y las malas condiciones de salubridad.
- El programa cuenta con una rica experiencia de actuación en el ámbito rural: el plan del Valle del Colca (Perú), el Plan Misiones (Bolivia) y el trabajo en Colosuca (Honduras), proyectos de alto impacto en este sentido.



PROGRAMA ESTRATÉGICO DE CIUDADES SOSTENIBLES

ANA BEATRIZ JORDAO CARNEIRO

Teniendo en cuenta que la AECID es una agencia que tiene la virtud de reunir en su ADN tanto el papel de agencia europea de cooperación, como de institución financiera, pudiendo combinar la cooperación reembolsable, no-reembolsable y *blending*, el Programa Estratégico de Ciudades Sostenibles pretende dar respuesta a las necesidades relacionadas con una amplia gama de problemáticas urbanas identificadas en los países en desarrollo, en base a diferentes modalidades de cooperación (multilateral, bilateral, multilateral, delegada, financiera, horizontal, triangular, etc.) y los diversos instrumentos de la agencia para alcanzar sus objetivos.

El Programa tiene como objetivo final la consecución del ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, atendiendo así a la prioridad asignada a este objetivo en el Plan Director de la Cooperación Española, y a la Nueva Agenda Urbana consensuada en Habitat III en Quito en 2016 (con la correspondiente contribución, de manera directa e indirecta, a más de la mitad de los restantes ODS).

Esta iniciativa nace de una larga experiencia de la AECID, con especial énfasis en la mejora de barrios y el mejoramiento integral del hábitat; el acceso al agua potable y al saneamiento; la recuperación del espacio público; la conservación y gestión del patrimonio cultural urbano; la seguridad y el enfoque de género; y la gestión de riesgos de desastres, ambientales y climáticos; y surge con la siguiente visión y misión:

Visión: La Cooperación Española es un agente transformador de la realidad urbana de los países beneficiarios.

Misión: Promover la transformación de las ciudades para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de los países en desarrollo.

Para alcanzar sus objetivos, el Programa se apoya en los siguientes elementos:

1. VALOR COMPARTIDO: Promover la innovación e involucrar al sector privado, catalizando el valor añadido de su financiación y sus capacidades;
2. INTERVENCIONES INTEGRALES: Apoyar acciones integrales sobre la compleja realidad urbana, especialmente en aquellas escalas de ciudad que más se beneficiarían de tales enfoques (ciudades intermedias) e incluyendo componentes de sostenibilidad económica, social y medioambiental.



3. COLABORACIONES: Construir y fortalecer alianzas nacionales, regionales e internacionales para la promoción del desarrollo urbano sostenible en el ámbito de la cooperación internacional.

Las actuaciones que se realizan bajo el marco del programa incorporan una concepción integral de la realidad urbana y desarrollan componentes y áreas como: i) Regulación y gobernanza urbana, ii) Mercados equitativos del suelo e inmobiliario, iii) Infraestructuras urbanas (energía/movilidad/agua&saneamiento/gestión de residuos sólidos), iv) Espacios y equipamientos públicos y comunitarios, v) Vivienda y habitabilidad, vi) Progreso económico y economía circular urbana, vii) Seguridad urbana y el enfoque de género, viii) Rehabilitación del patrimonio histórico urbano, ix) reconstrucción de ciudades (post-crisis), y x) La tecnología al servicio del desarrollo – smart cities.

Los instrumentos de financiación para la materialización de las acciones son de diversos tipos, incluyendo la mezcla o combinación eficiente de dos o más de ellos: contribuciones no reembolsables (donación/subvención); contribuciones reembolsables (créditos a Estado con garantía soberana, programa de inclusión financiera); cooperación horizontal (COOTEC e INTERCONECTA), cooperación delegada y operaciones de *blending*.

En definitiva, el Programa Estratégico de Ciudades Sostenibles permitirá a la Cooperación Española asegurar una mayor presencia en foros nacionales e internacionales relacionados con el desarrollo urbano sostenible y aportará continuidad y coherencia en las iniciativas que se inicien o que se están llevando a cabo.

MESA 2

MARCOS DE ACCIÓN Y COOPERACIÓN (II)

En esta mesa se han expuesto los programas relacionados con el desarrollo urbano sostenible por parte de otras cooperaciones como la GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, Cooperación Alemana); programas de financiación de proyectos urbanos por parte de bancos de desarrollo como CAF Banco de Desarrollo de América Latina y su visión estratégica del transporte como elemento determinante para el desarrollo; así como las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) impulsadas a nivel nacional para municipios españoles, con fondos europeos.



**PROGRAMA DE CIUDADES
INTERMEDIAS SOSTENIBLES EN
ECUADOR
PATRICIO LÓPEZ BAQUERO**

El Programa de Ciudades Intermedias (CIS), que implementa la Cooperación Técnica Alemana (GIZ) en Ecuador, por encargo del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ), tiene por objetivo facilitar las condiciones para construir un desarrollo urbano sostenible, en el marco de la Nueva Agenda Urbana, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Acuerdo de París contra el Cambio Climático.

Para cumplir con nuestro objetivo, se han priorizado cuatro líneas de acción complementarias: (i) Agenda nacional de desarrollo urbano sostenible; (ii) Laboratorios urbanos en seis ciudades intermedias del país; (iii) Fortalecimiento de capacidades y de investigación aplicada; y (iv) Participación ciudadana corresponsable y aprovechamiento de tecnologías de la información y comunicación (TICs).

Si nos concentramos en la segunda línea de acción, entendemos por Laboratorio Urbano a un espacio no estructurado, multiactor y abierto, en el que diversos actores sociales contribuyen a identificar problemáticas urbanas, mecanismos de intervención, y a la generación de políticas públicas sostenibles, en el marco de temáticas específicas, derivadas de las agendas internacionales de desarrollo.

En este contexto, tras una identificación, segmentación y concurso de propuestas, el Programa CIS logró acordar la implementación de seis laboratorios urbanos en los siguientes ejes temáticos:

- Movilidad sostenible y energía eficiente: Ambato y Cuenca.
- Resiliencia urbana, gestión integral de riesgos y adaptación al cambio climático: Latacunga y Portoviejo.
- Mejoramiento de barrios, espacio público y seguridad ciudadana: Loja.
- Vínculos urbano-rurales y seguridad alimentaria: Lago Agrio.

El rol de los laboratorios consiste en promover la vinculación de la municipalidad, academia, sector privado, y sociedad civil, para fomentar oportunidades de cooperación y co-creación, en torno a iniciativas innovadoras que alimenten políticas existentes, o nuevas.



Nuestra finalidad de mediano y largo plazo es constituir un mecanismo permanente de soporte al proceso de construcción de políticas urbanas sostenibles, basado en la capacidad creativa e innovadora de una ciudadanía corresponsable de su entorno.

A continuación, algunos ejemplos de los avances observados en este primer año de operación:

- En el caso de Portoviejo, a partir del terremoto de 2016, la gestión de riesgos se volvió prioritaria en zonas como el sistema de colinas que rodea la ciudad, debido a un desarrollo urbano desordenado, que representa no sólo un espacio de alto riesgo de deslizamientos, sino además una zona de considerable tensión social (colinas San Pablo y Francisco Pacheco). Con base en ejercicios de lectura del territorio desde las percepciones de la comunidad, el análisis multi amenaza de riesgos, estrategias de sensibilización y activación ciudadana con actores locales (fundaciones, colegios, universidades y gremios), y el aprovechamiento de iniciativas de arte y cultura (música, producción audiovisual), el municipio local cuenta ahora con herramientas para ampliar el alcance de la intervención en la zona, con un enfoque de desarrollo integral, basado en la apropiación ciudadana del territorio y la recuperación de ecosistemas. Esto facilitó la incorporación de este enfoque en la planificación urbana municipal.
- En el caso de Cuenca, donde el laboratorio urbano se centró en temas de movilidad sostenible, uno de los temas clave consiste en disminuir el uso de vehículos individuales, así como racionalizar y aumentar el uso de transporte público. Entre varias iniciativas que procuran sensibilizar a la ciudadanía para un cambio en la cultura de movilidad, destacan dos: a) el impulso a un esquema piloto de movilidad sostenible en el parque industrial de la ciudad, liderado por la Cámara empresarial local, con la participación de la academia; b) a partir de un proceso de innovación ciudadana (hackatón), grupos juveniles han planteado propuestas innovadoras para impulsar el uso de transporte público y la optimización de parqueos, mediante tecnología digital.
- En el Laboratorio de Loja, el enfoque se centró en barrios urbanos periféricos, por su importancia como área en proceso de consolidación o en futuro crecimiento urbano. En estos barrios se desarrollan estrategias de intervención a través de soluciones basadas en la naturaleza y la apropiación ciudadana de espacios públicos. Una de las iniciativas impulsadas, en coordinación con colectivos ciudadanos y el municipio, fue la convocatoria a un concurso nacional de diseño de artefactos urbanos para 5 barrios, logrando más de 70 propuestas provenientes de todo el país; las propuestas ganadoras fueron implementadas y entregadas a la población. Adicionalmente, se ha desarrollado una versión beta de un aplicativo digital de soporte al modelo participativo de gestión barrial impulsado por el municipio. Hoy el Municipio considera una política de desarrollo barrial que incorpora estas estrategias.



Desde la perspectiva local, las experiencias confirman la importancia de vincular el potencial creativo de la ciudadanía y la academia, al proceso de construcción de las políticas públicas. Y evidencian, además, la importancia de contar con espacios para el escalamiento hacia y desde las políticas sectoriales nacionales. Transformar estas experiencias en prácticas permanentes a nivel territorial, en sintonía con políticas nacionales correspondientes, es el reto en adelante.



FINANCIACIÓN DE LA CIUDAD 2030: EL CASO DEL TRANSPORTE URBANO

PALOMA RUIZ

De las 64.000 áreas urbanas del mundo, 7.200 están en América Latina. En ellas vive hoy casi el 80% de la población regional –proporción que alcanzará el 90% hacia 2050. A pesar de las diferencias, las ciudades latinoamericanas tienen características comunes que determinan los retos a los que se enfrentan hoy en día: en las últimas décadas, conflictos armados, crisis económicas, eventos climáticos extremos o la pobreza rural han provocado migraciones internas que, a falta de planificación, han derivado en un rápido crecimiento, en extensión y población. Además, las urbes latinoamericanas reúnen generalmente múltiples autoridades con competencias metropolitanas –muchas veces poco coordinadas, que cuentan con políticas públicas y recursos técnicos no siempre alineados con las necesidades de la población. A ello se suma un rezago histórico en la provisión de infraestructura y servicios de transporte, que tiene como resultado excesivos tiempos de desplazamiento e importantes externalidades en forma de congestión, contaminación y siniestralidad vial.

En consecuencia, en ciudades como Lima, la precaria oferta de transporte representa un impacto también en términos de pobreza, calidad de vida, informalidad y productividad. La población (y la población pobre) se concentra, típicamente, en los distritos periféricos. Que crecen a un ritmo entre dos y cinco veces el crecimiento poblacional promedio de la ciudad. Mientras tanto, las oportunidades laborales formales se agrupan en los distritos centrales, complicando su conectividad con los barrios donde vive la mayoría.

En el esfuerzo de revertir esta tendencia, debe tenerse en cuenta que las condiciones de partida son muy diferentes en las mega-ciudades –más visibles y con problemas más frecuentemente analizados– y en las ciudades intermedias. Por ello, el enfoque empleado debe de ser diferente: en las segundas, aportar financiamiento multilateral a proyectos específicos es más complicado que hacerlo al nivel nacional. Es así que la acción de CAF comienza ayudando a crear las condiciones para la implementación de proyectos eficientes, sostenibles y que tengan alto impacto en la población beneficiaria.

El trabajo de la institución en este ámbito podría agruparse en tres niveles. En primer lugar, utilizando fondos de asistencia técnica para el desarrollo de herramientas que permitan la planificación a largo y mediano plazo, como la Política Nacional de Transporte Urbano de Perú, con enfoque en ciudades intermedias; los Planes Integrales de Movilidad Sostenible de David (Panamá) y Piura (Perú); y los estudios de expansión urbana ordenada en Montería y Valledupar, en Colombia.



Cortesía de CAF Banco de Desarrollo de América Latina.

En segundo lugar, en aquellas ciudades que ya cuentan con datos suficientes de planificación, la asistencia técnica de CAF se utiliza para el desarrollo de estudios de pre-inversión tales como el estudio de factibilidad de la integración urbana del tranvía de Cuenca (Ecuador) o los estudios de factibilidad de los corredores viales tipo Bus Rapid Transit (BRT) de Tarija, en Bolivia y Trujillo, en Perú. Finalmente, cuando una ciudad cuenta con una planificación y estudios adecuados, CAF otorga préstamos a proyectos y programas de inversión, como los Programas Integrales de Niteroi, Caixas do Sul y Taubaté, en Brasil, que incluyen componentes viales, de transporte urbano y ciclovías, entre otros.

Por otro lado, en las grandes ciudades, la acción de CAF tiene mucho que ver con sus sistemas de transporte masivo, tanto por las inversiones en proyectos específicos, como por las asistencias técnicas que tienen por finalidad mejorar la sostenibilidad de esos proyectos. Por el lado de la inversión, CAF ha aprobado préstamos a los sistemas BRT de Bogotá, Quito, Guayaquil, Fortaleza y Manaus y a los sistemas de metro de Caracas, Ciudad de Panamá, Lima y Quito. En materia de fortalecimiento institucional y sostenibilidad, entre otros, CAF ha financiado el proyecto de Ley para la creación de la Autoridad del Transporte Urbano de la metrópoli Lima-Callao, el asesoramiento técnico y legal a la Autoridad del Metro de Lima o el análisis del potencial de generación de ingresos no tarifarios al Metro de Bogotá a través de mecanismos de captura de valor inmobiliario. Asimismo, en respuesta a los problemas de asequibilidad e integración que muchos sistemas presentan, CAF también ha financiado estudios como el de integración y política tarifaria en Quito y ha impulsado mejoras en accesibilidad dentro de las condiciones de los préstamos, a través del requerimiento de realizar auditorías de seguridad vial en zonas aledañas a las estaciones de las líneas 1 del metro de Quito y 2 del metro de Lima.

En definitiva, la estrategia de CAF en la financiación de la movilidad en ciudades inclusivas consiste en entender el transporte urbano como una herramienta habilitadora de desarrollo sostenible, creando valor agregado a las inversiones.



EDUSI: ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO (ESPAÑA)

MA JOSÉ ROBERTO SERRANO

Para abordar la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) es necesario conocer la evolución de los proyectos urbanos cofinanciados en España. El inicio de dicha trayectoria, lo marcan los “Proyectos Urbanos Piloto”, dotados con 23,1 millones de euros, pasando por las iniciativas “Urban” desarrolladas durante los periodos 1994-1999 (247,373 millones de euros), 2000-2006 (114,302 millones de euros) y 2007-2013 (344,66 millones de euros), hasta llegar a la situación actual enmarcada en el “Eje 12 del período 2014-2020”, con una cuantía de 1,013 millones de euros. Dicha progresión significa que en este nuevo periodo de programación 2014-2020, casi se ha triplicado la ayuda de Fondos Europeos en comparación con los periodos anteriores. Es importante señalar, que el artículo 7 del Reglamento de la Unión Europea 1301/2013 enuncia que “El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) apoyará, mediante programas operativos, el desarrollo urbano sostenible a través de estrategias que establezcan medidas integradas para hacer frente a los retos económicos, ambientales, climáticos, demográficos y sociales que afectan a las zonas urbanas, teniendo en cuenta al mismo tiempo la necesidad de promover los vínculos entre el ámbito urbano y el rural” y que “Las ciudades, los organismos subregionales o locales responsables de la aplicación de estrategias urbanas sostenibles (“autoridades urbanas”) serán los encargados de las tareas relacionadas, por lo menos, con la selección de las operaciones”.

Este Eje de Desarrollo Urbano en España se ha implementado a través de convocatorias por concurrencia competitiva a nivel nacional, contando con diferentes partidas presupuestarias en base a tres convocatorias: la primera, dotada con 731 millones de euros; segunda convocatoria, contando con 282 millones de euros y la tercera convocatoria, que suponen 353 millones de euros en cofinanciación. En todas ellas ha habido diferentes modalidades para concurrir, ya sean entidades locales de forma independiente, o como agrupación de entidades locales, siempre con una población de al menos 20.000 habitantes.

Las ayudas europeas para las ciudades se adjudican en función de la población. Así, para áreas funcionales mayores de 100.000 habitantes, se puede adjudicar un máximo de 15 millones de euros; para Áreas Funcionales entre 50.000 y 100.000 habitantes, un máximo 10 millones de euros; y para Áreas Funcionales entre 20.000 y 50.000 habitantes, un máximo 5 millones de euros. Todas ellas con posibles excepciones.



El contenido de la Estrategia presentada debe estar basado en la identificación de los problemas o retos urbanos del área, y debe ir acompañado de un análisis del conjunto integrado del área urbana, un diagnóstico de la situación del área urbana (DAFO), la definición de los resultados esperados en base a indicadores de resultado y la delimitación del ámbito de actuación. Además, debe ir acompañado de un Plan de Implementación que incluya las líneas de actuación, la participación ciudadana y agentes sociales, así como asegurar capacidad administrativa suficiente para su implementación.

El proyecto deberá hacer referencia a los principios horizontales y objetivos transversales de la convocatoria. Entre los Objetivos Temáticos posibles, encontramos el Fomento de la Administración Electrónica Local y las Smart Cities (OT2), Fomento de estrategias de reducción del carbono para zonas urbanas (OT4) (obligatorio), Acción para mejorar el entorno urbano, incluyendo la puesta en valor del Patrimonio Cultural y la mejora del Medio Ambiente Urbano (OT6), Apoyo a la regeneración física, económica y social de las zonas urbanas desfavorecidas (OT9) (obligatorio), etc.

Los resultados de las convocatorias EDUSI en España han sido los siguientes: en la primera convocatoria se adjudicaron 730,917 millones de euros (Resolución 29 septiembre 2016) para 83 Estrategias aprobadas; en la segunda convocatoria se aprobaron 40 Estrategias con una adjudicación de 281,838 millones de euros (Resolución 18 mayo 2017); y en la tercera convocatoria (Resolución 4 mayo 2018) hay 50 Estrategias aprobadas provisionalmente, con una adjudicación total de 353,399 millones de euros.

Como elementos a destacar de las dos primeras convocatorias, se puede reseñar: gran competitividad, alta calidad de las Estrategias presentadas, gran esfuerzo realizado por las Entidades Locales, nuevos modelos de planificación de las Entidades Locales, así como una gran contribución por parte de los ciudadanos y agentes sociales.

El impacto actual de la iniciativa EDUSI supone que todas las ciudades de más de 50.000 habitantes, así como el 70% de todos los municipios de más de 20.000 habitantes, hayan elaborado sus Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado. La aplicación de estos fondos europeos en el desarrollo urbano va a mejorar la vida de cerca de quince millones de habitantes en España.

MESA 3

ESTRATEGIAS NACIONALES

En esta mesa se ha expuesto la estrategia nacional de Cuba impulsada desde el Instituto de Planificación Física (IPF) conjuntamente con ONU Hábitat, para implementar la Nueva Agenda Urbana en la isla, así como un caso concreto como el Barrio de San Francisco en Asunción (Paraguay) liderado por la SENAVITAT (hoy Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat) y enmarcada en una estrategia nacional paraguaya de desarrollo urbano y resiliente.



IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA AGENDA URBANA EN CUBA

JOSÉ MENA ÁLVAREZ

La rápida urbanización en las ciudades de los países en vías de desarrollo, particularmente de nuestra región del Caribe, plantea numerosos dilemas y desafíos en cuanto al uso apropiado de los recursos (especialmente el suelo), una adecuada distribución espacial y el acceso al empleo, los servicios, las infraestructuras y la movilidad, a ello se suma la contaminación ambiental, la precariedad y la segregación social. En ese contexto, la Nueva Agenda Urbana (NAU) tiene como propósito, un cambio de paradigma; establece principios, compromisos y un llamamiento a la acción por los gobiernos en la transformación en pro del desarrollo urbano sostenible de los asentamientos humanos.

La NAU es la *Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos*, aparece en el anexo único de la Resolución aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su 68ª sesión plenaria del 23 de diciembre de 2016.

Para conducir la implementación de la Nueva Agenda Urbana Cubana (NAUC) se elaboró el Plan de Acción Nacional (PAN) para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en Cuba 2017-2036. Se concibió una estructura que permite integrar y articular los objetivos y la visión de sus diferentes componentes. Este Plan evidencia el compromiso asumido por el Gobierno Cubano cuando respaldó la Declaración de Quito en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenibles (Hábitat III) celebrada en octubre del 2016. Este compromiso se inscribe en la comprensión del carácter transversal del tema urbano en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, a través de su Objetivo 11.

En ese contexto, el alto grado de urbanización del país revela la importancia de focalizar las ciudades, su planeamiento, gestión y construcción, como motores del desarrollo económico y social, así como su progresiva resiliencia y adaptabilidad ante los peligros, vulnerabilidades y riesgos asociados a su posición geográfica y conformación como archipiélago. El PAN constituye una oportunidad para dotar a la actualización del modelo de desarrollo cubano con una clara orientación físico-espacial en la que el territorio y los asentamientos humanos desempeñen un papel activo.

Es propósito del PAN de Cuba constituirse en una referencia de política pública que contribuya a la coherencia y consistencia de los resultados de la gestión de los gobiernos nacional y local, así como de todos los sectores e instituciones y de la población, a partir de la comprensión de la necesidad del desarrollo sostenible de los asentamientos humanos, la urbanización y el territorio de manera equilibrada e integrada en sus dimensiones económicas, sociales, culturales y ambientales.



Se definió a través de un proceso de trabajo participativo y consultivo coordinado por el Instituto de Planificación Física (IPF) y con asistencia técnica de ONU-Hábitat. Se identificaron acciones concretas que se concertaron en tres talleres realizados en la ciudad de La Habana entre julio y septiembre de 2017, dedicados a cada uno de los tres pilares de la Nueva Agenda Urbana: Planificación, Legislación y Financiación. Participaron representantes del Gobierno, entidades y expertos nacionales, de La Habana, de ONU-Hábitat, el IPF y asociaciones de la sociedad civil, todos vinculados con la práctica del urbanismo en Cuba.

Los resultados de esas jornadas de trabajo, permitieron determinar y posteriormente agrupar líneas de trabajo de alcance general y acciones agrupadas en ejes estratégicos, que orientan la implementación de la NAUC. Se identifican 8 ejes temáticos, cada uno con 24 líneas de trabajo y 74 acciones: 1) Planificación, 2) Legislación, 3) Financiación, 4) Economía urbana, 5) Vivienda, 6) Infraestructura técnica, 7) Movilidad y 8) Riesgos y Cambio Climático.

En 2018, el PAN recibió el Pergamino de Honor de Hábitat por una clara demostración de iniciativas, mejores prácticas y éxitos relacionados con el ODS11, y desarrolla una hoja de ruta para integrar los principios de la NAU en la formulación e implementación de políticas urbanas.

BARRIO DE SAN FRANCISCO EN ASUNCIÓN (PARAGUAY) SENAVITAT

Paraguay, con siete millones de habitantes y un 70% de su población menor de 35 años, es uno de los países menos urbanizados de América del Sur, por tanto, el entorno rural tiene un importante peso en la agenda gubernamental. Sin embargo, ha habido avances significativos en la política de vivienda del Paraguay.

Las políticas de vivienda de Paraguay se enmarcan en el *Plan Nacional de Desarrollo 2030 de Paraguay*, de acuerdo a la Agenda de Desarrollo 2030 y la Nueva Agenda Urbana. Para ello, se ha elaborado un instrumento de política pública de vivienda, hábitat y desarrollo urbano, en el que se han incorporado también las opiniones de la ciudadanía.

El Barrio de San Francisco es un ejemplo materializado de la política paraguaya en materia de vivienda y desarrollo urbano. Supuso la relocalización de 1.000 familias que estaban ubicadas en Asunción, en la zona inundable junto al río Paraguay, en una zona de bañados, conformando un importante asentamiento informal que se inundaba periódicamente. Era



una zona que recibía la inmigración del campo a la capital, de gran precariedad y que no contribuía a la salubridad del río por los continuos vertidos incontrolados.

Para llevar a cabo este proyecto de relocalización, fue necesario estudiar y conocer las lecciones de otros proyectos semejantes en otros países, teniendo en cuenta que estos proyectos siempre se enfrentan a grandes resistencias. Entre las principales conclusiones, destacaba que el componente social es tan importante como el componente técnico, arquitectónico y urbano. Para ello, desde el inicio fue necesario comprometer a los vecinos para que sintieran suyo el proyecto y garantizar el éxito del proceso de mudanza, trabajo que se realizó durante un periodo de dos años con las familias antes de la mudanza. Tras la etapa de traslado, se inició la fase de sostenibilidad y construcción de la identidad del barrio.

Se planteó una solución en altura, de condominio, con espacios públicos comunes y dotaciones públicas de educación, salud y seguridad, en el que el proceso de diseño, ejecución y adjudicación de los beneficiarios se caracterizó por su transparencia y publicidad.

Para garantizar la sostenibilidad del proyecto en relación a los servicios básicos (agua, luz, etc) en el Barrio de San Francisco las familias beneficiarias reciben un subsidio por el 95% de dichos gastos, a través de la ley nacional de vivienda social. Paralelamente, un equipo social acompaña a las familias durante el primer año para que estas incrementen sus ingresos y puedan afrontar esos gastos a futuro. Durante los primeros meses, se han capacitado a las familias sobre el consumo de cada uno de los equipamientos de las viviendas.

El modelo de gobernanza con las familias del barrio fue también fundamental para el mantenimiento de las viviendas, del espacio público y de la convivencia. Así, en cada bloque y cada manzana se eligió un representante y se elaboró un reglamento participativo.

En cuanto a la titularidad de las viviendas, el primer año las familias se encuentran en situación de usufructo. A partir de ese momento, se están estudiando diferentes opciones, como la titularidad de las viviendas con ciertas restricciones, como no poder vender en un periodo de 10 años.

En el Barrio de San Francisco fue necesario implicar otros sectores ministeriales, así como a la administración local, fundamental en la sostenibilidad de los servicios del barrio (recogida de basuras, por ejemplo). El rol del municipio fue el de aprobar el proyecto de acuerdo a las ordenanzas municipales y después de un largo proceso de socialización y comunicación. Además, el municipio fue fundamental en la conformación de las juntas vecinales para el proceso de apropiación del proyecto.

En cuanto a la movilidad, el Ministerio de Transporte introdujo cambios en dos líneas de transporte para prestar servicio y garantizan la conectividad entre el barrio y el resto de la ciudad. Ministerios y municipio, así como otros actores, se coordinan en mesas de articulación para garantizar la sostenibilidad del barrio.

MESA 4

ESTRATEGIAS EN GRANDES ÁREAS URBANAS

En esta mesa se han expuesto prácticas en grandes áreas urbanas como San Salvador, São Paulo y Buenos Aires basadas en estrategias de coordinación y alianzas entre diferentes actores para un desarrollo urbano sostenible.

Entre ellas, casos concretos como la transformación de la Barrio 33 en Buenos Aires en un barrio de referencia o las alianzas público privadas para resolver problemas habitacionales en São Paulo, pretenden ser ejemplos de innovación urbana.



**GOBERNANZA BASADA EN EVIDENCIA,
COAMSS/OPAMSS SAN SALVADOR
(EL SALVADOR)**

TITO FARID ARIAS HANDAL

El Consejo de Alcaldes y la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS/OPAMSS), en congruencia con los lineamientos internacionales en materia de desarrollo sustentable, ha adoptado el reto de aportar a la transformación del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) en “una ciudad sustentable, incluyente, competitiva y resiliente en el contexto centroamericano, con una configuración policéntrica, en proceso de densificación y estructuración alrededor de redes de espacios públicos y de un nuevo sistema de movilidad multimodal, con oportunidades para todos y todas y con un sistema de financiamiento, sano, progresivo y diverso”. Es así que, como punto de partida y a través de su Observatorio Metropolitano, se llevó a cabo el cálculo del Índice de Prosperidad Urbana del AMSS, a nivel básico en un primer momento y a nivel extendido en una segunda versión del índice post Hábitat III como parte de una prueba piloto de la nueva metodología, con el apoyo de ONU Hábitat Colombia y el financiamiento del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). Todo ello con el objetivo de dar seguimiento a los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y apoyar la territorialización de los ODS; definir una línea de base para los instrumentos de planificación territorial y establecer una herramienta de monitoreo a proyectos e intervenciones de carácter territorial; y apoyar la toma de decisiones de diversos niveles de gobierno (local, metropolitano y nacional) sobre las inversiones y prioridades de actuación en el territorio del AMSS.

Los resultados del monitoreo del desarrollo próspero del AMSS la catalogan como una ciudad con factores débiles de prosperidad, planteando retos importantes, entre los que podemos encontrar algunos que atañen directamente a la institucionalidad metropolitana: actualizar la normativa de planificación y control del desarrollo urbano; posicionar los temas metropolitanos en la agenda nacional; e identificar mecanismos de financiamiento de lo metropolitano.

Ante estos retos, el COAMSS/OPAMSS ha impulsado medidas innovadoras a nivel nacional. En cuanto a normativa, se desarrolló un nuevo esquema director para orientar la planificación del desarrollo urbano del AMSS, contemplando 8 mapas normativos con lineamientos sobre usos de suelo, edificación en altura, porcentajes de impermeabilización, edificabilidad y estacionamiento; construido a través de un proceso de consulta con más de 120 actividades participativas y de divulgación. Además, se creó una Guía para Hábitats Urbanos Sostenibles



(Guía HAUS), con recomendaciones para la promoción e implementación de “prácticas incentivables” que promuevan las edificaciones sostenibles en el AMSS.

Para posicionar los temas metropolitanos se promovió la instalación del Consejo de Desarrollo Metropolitano (CODEMET), instancia de coordinación multinivel entre los diferentes ministerios del Gobierno Central y autónomas, y los gobiernos locales del AMSS, en la cual se definen los temas prioritarios de intervención y las fuentes de financiamiento disponibles para los proyectos a impulsar. Así mismo, se fortalece la Escuela Metropolitana para la acreditación de profesionales de la construcción, impartiendo procesos formativos relacionados a la nueva normativa y sobre temas de interés metropolitano.

Finalmente, sobre el financiamiento de lo metropolitano, más allá de la posibilidad de llevar a cabo proyectos metropolitanos contemplándolos en los presupuestos de los diferentes ministerios e instituciones autónomas gracias a la coordinación multinivel que posibilita el CODEMET, el COAMSS/OPAMSS construye un sistema de compensaciones urbanísticas, mediante el cual, los desarrolladores pueden obtener mayores índices de edificabilidad o mayores porcentajes de impermeabilización, entre otros, mediante el financiamiento o la ejecución de obras de ciudad en zonas menos desarrolladas, contribuyendo así a una distribución equitativa del desarrollo territorial.



**PPP HABITACIONAL: EXPERIENCIA
PÚBLICO PRIVADA Y VIVIENDA EN SÃO
PAULO (BRASIL)
ANDRA ROBERT DE CARVALHO**

Limitaciones de la actuación tradicional de la política habitacional: En teoría, corresponde a las políticas de vivienda atender las necesidades habitacionales de aquellos que no tienen condiciones de acceder a esas necesidades por sus propios esfuerzos y medios, así como que no posean capacidad financiera suficiente para acceder a ellas por medio del libre mercado.

En la década de 1970, la actuación del Estado brasileño, especialmente a partir de la década de 1970, adoptó dos modelos de producción de nuevas viviendas de interés social (habitações de interesse social, HIS): 1) producción directa por parte del poder público, desde la adquisición del terreno, proyectos, licitación de las obras, hasta el trabajo social, concesión y gestión de crédito y concesión de subsidios; 2) producción por parte del sector privado, previendo préstamo para la producción de vivienda de interés social, financiación al prestatario, con tasas de interés por debajo del mercado y concesión de subsidios a las familias de bajos ingresos.

Ambos modelos presentaban limitaciones: el primero, en cuanto al volumen de recursos exigido en el corto y medio plazo para atender el déficit y, el segundo, en cuanto al valor establecido para la compra de estas viviendas sociales, haciendo inviable su producción en los grandes centros urbanos. Como consecuencia, la política habitacional tradicional no ha podido dar respuesta al déficit de vivienda social ni ofrecer viviendas adecuadas, de calidad, ubicadas en áreas con suficiente dotación de servicios públicos y accesibilidad.

Con el fin de superar las limitaciones de las políticas habitacionales tradicionalmente establecidas, el Gobierno del Estado de São Paulo ha promovido iniciativas público privadas para desarrollar un mercado de vivienda social, con los siguientes objetivos:

- promover acciones que articulen la oferta de vivienda social y el aprovechamiento de oportunidades para la participación de la iniciativa privada, generando posibilidades de captura de valor;
- reducir la distancia entre la capacidad de pago de la población destinataria y el precio de oferta del mercado inmobiliario mediante la concesión de subvenciones por parte del Estado y la utilización de nuevos recursos de la iniciativa privada;



- garantizar el acceso a la vivienda, entendido como un derecho a la ciudad (vivienda, infraestructura, oferta de servicios públicos, proximidad de la oferta de trabajo, etc.) y no sólo como una transferencia pecuniaria que permita la adquisición de una propiedad;
- garantizar la presencia del Estado en el período post-ocupación, con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad de las acciones realizadas.

En este sentido, la PPP Habitacional posibilita nuevos enfoques para hacer frente al déficit habitacional, al atraer la capacidad emprendedora y los capitales privados para la oferta de vivienda social en áreas urbanas que la producción de mercado, por sí sola, no posibilitaría, al mismo tiempo que articula los objetivos de la política de vivienda a los de la política de desarrollo urbano.

A pesar de que en las últimas décadas São Paulo ha sufrido procesos de vaciamiento de actividades económicas, aumento de las tasas de delincuencia, economía informal, entre otros, esta región mantiene funciones de centralidad por sus infraestructuras, centros de comercio y espacios culturales (como la Pinacoteca del Estado de São Paulo, el Museo de la Lengua portuguesa, la Sala São Paulo, Mercado Municipal), entre otros. Así, los estudios previos que orientaron el lanzamiento de la PPP Habitacional y la delimitación de los sectores de intervención, consideraron la demanda habitacional de la región, la existencia de inmuebles vacíos y subutilizados, así como la posibilidad de ejecutar las directrices urbanas para la región central, la optimización de la infraestructura urbana y equipamientos sociales existentes, la ocupación de zonas especiales de interés social (ZEIS), etc.

Además, la PPP Habitacional contribuye a la reversión de tendencias de degradación urbana, considerando que:

- el incremento de la ocupación de los sectores de intervención acompañado de equipamientos sociales, usos comerciales, entre otros, contribuye a su integración socio-territorial;
- la proximidad entre la vivienda y los puestos de trabajo, contribuye al aumento de la eficiencia económica de la ciudad, reduciendo los costos operativos de infraestructura, especialmente los vinculados al sistema de movilidad;
- refuerza dinámicas urbanas que contribuyen a la reversión de pasivos urbanos y sociales derivados de procesos de vaciamiento poblacional, fuga de actividades económicas y de deterioro.

En abril de 2012 se publicó el pliego de licitación nº 004/2012 recogiendo la oferta de 10.000 viviendas para seis sectores de intervención en el centro expandido de São Paulo y el posterior lanzamiento de la convocatoria de licitación internacional nº 001/2014 para implantación de



14.124 viviendas para seis sectores de intervención. Así mismo está previsto el lanzamiento de dos nuevas PPP Habitacionales entre finales de 2018 y principios de 2019: una para el Lote 2 en el área central de São Paulo con 4.556 viviendas y otra abarcando los municipios de Itaquaquetuba, Guarulhos y Arujá de la Región Metropolitana de São Paulo, previendo la implantación de 13.100 viviendas.



LA EXPERIENCIA DEL BARRIO 31 EN BUENOS AIRES (ARGENTINA)

IGNACIO PEROTTI

La Ciudad de Buenos Aires está situada en la región centro-este de Argentina, sobre la orilla occidental del Río de la Plata. Allí viven casi tres millones de personas y otros tres millones ingresan cada día para desarrollar sus actividades laborales. Se encuentra entre las ciudades con mayor calidad de vida de América Latina, y su renta per cápita se ubica entre las tres más altas de la región. Es, además, la ciudad más visitada de América del Sur.

Actualmente en la Ciudad de Buenos Aires aproximadamente 250.000 personas viven en villas o asentamientos urbanos. La integración de esta población representa un desafío para la ciudad, con intervenciones que aborden de manera simultánea lo social y lo urbano, desde el convencimiento de que el único camino es la integración, garantizando a esa población las mismas oportunidades y responsabilidades que el resto de los porteños.

En este sentido, ya hay en marcha múltiples proyectos de integración social y urbana en la Ciudad de Buenos Aires. Uno de esos proyectos es el del Barrio 31, ubicado en el corazón de la Ciudad de Buenos Aires, rodeado de barrios con un alto nivel socio económico como Retiro o Recoleta, muy próximo a la casa de Gobierno, del centro financiero y del Obelisco.

Esta cercanía geográfica dista de ser una cercanía real. Los 40.000 vecinos del Barrio 31 se encuentran aislados, con barreras urbanas y sociales que los separan del resto de los ciudadanos, como las vías del tren y la autopista Illia que separan físicamente el barrio y la ciudad, y los índices de acceso a la educación, la salud y el trabajo están también por debajo del promedio de los porteños, que generan muros simbólicos de prejuicio que impiden que el barrio salga a la ciudad y que la ciudad ingrese al barrio.

En el Barrio 31, solo el 38% de los adultos tiene el secundario completo y el 16% de los adolescentes abandona la escuela. Menos de 3 de cada 10 vecinos tiene cobertura de salud, mientras que en el resto de la ciudad más del 80% cuenta con ese servicio. En lo que respecta al trabajo, sólo el 36% de los ingresos del Barrio 31 provienen de una actividad formalizada, contrastando con el 75% de la Ciudad.

Por ello, se está trabajando intensamente para que los vecinos tengan las mismas oportunidades y condiciones de vida que cualquier habitante de la ciudad, garantizando el acceso a la educación, la salud y el trabajo, mejorando y construyendo viviendas, e instalando infraestructura para que todos puedan tener los servicios básicos.



En materia de infraestructura, se están ejecutando nuevas redes y adecuando las ya existentes, con el objetivo final de conectar la infraestructura del barrio con la del resto de la ciudad. Así mismo, se considera que la vivienda es el pilar fundamental para el desarrollo integral de los vecinos. Por ello, a través de programas de mejoramiento y de la construcción de viviendas nuevas, se está trabajando para que todas las casas del Barrio 31 sean accesibles, seguras y adecuadas.

En materia de salud, se están construyendo tres nuevos centros de atención primaria. Además, se está trabajando para ampliar los horarios de atención, incluir la historia clínica electrónica y equipos de médicos de cabecera.

Se pretende que todos los vecinos del Barrio 31, sin importar su edad, puedan tener la oportunidad de estudiar o terminar sus estudios. Para ello, se están mejorando las escuelas existentes, ampliando un polo educativo (Polo Educativo Mugica) y creando uno nuevo (Polo Educativo Maria Elena Walsh). Por otro lado, se está trasladando el Ministerio de Educación e Innovación de la Ciudad al barrio: 2.200 personas acudirán a trabajar allí todos los días.

En cuanto al empleo, se están potenciando las actividades comerciales y emprendimientos del Barrio 31 para que todos puedan trabajar más y mejor, ofreciendo para ello capacitaciones, alentando a la formalización y poniendo en valor todos los circuitos comerciales, como la Feria Latina.

En cuanto a los espacios públicos, se está impulsando su puesta en valor para que sean de calidad como los del resto de la Ciudad de Buenos Aires y convirtiendo la actual traza de la Autopista Illia en un Parque en Altura. Frente a los 6,2 metros cuadrados de espacio público por habitante en la Ciudad de Buenos Aires, en el Barrio 31 disponen de 0,98 metros cuadrados. Así, con el nuevo parque en altura no sólo aumentará el espacio público por habitante del Barrio en un 387%, sino que transformará lo que actualmente es una barrera entre el Barrio y la Ciudad, en un espacio de encuentro e integración entre todos los vecinos de la Ciudad.

MESA 5

ESTRATEGIAS A NIVEL MUNICIPAL Y LOCAL (I)

La implementación y adaptación de la Nueva Agenda Urbana en cada una de las realidades municipales es el reto de los gobiernos locales. Para ello, ejemplos de transformación urbana innovadora pueden servir de referencia frente a problemas comunes en la región latinoamericana. Así, en esta mesa se han planteado propuestas procedentes de Medellín (Colombia), Curitiba (Brasil) y Santa Fé (Argentina) que pretenden mostrar experiencias y sus impactos alineados con la integración social, la dinamización económica y la resiliencia urbana, entre otros.



TRANSFORMACIÓN URBANA Y SOCIAL EN MEDELLÍN (COLOMBIA)

ANDRÉS URIBE DELGADO

La Empresa Municipal de Desarrollo Urbano (EDU) de Medellín es una empresa industrial y comercial del Estado de orden municipal, con autonomía administrativa, financiera y patrimonial. Es un ente descentralizado de la Alcaldía de Medellín comprometidos con la transparencia, la flexibilidad, el liderazgo, la pasión por lo que impulsan y la cercanía.

Creada en 1993, la empresa ha participado en la transformación urbana de Medellín, transformando vidas con más de 2.000 obras y USD 756 millones ejecutados, con metodologías centradas en la gente que impactan integralmente el territorio. Desde de su área de Operación Urbana se formulan instrumentos de planificación, la gestión normativa, gestión predial, gestión inmobiliaria y gestión social.

La ciudad de Medellín está ubicada en el valle de Aburra en Antioquia (Colombia), con una ocupación casi total del valle y gran ocupación de las laderas. El suelo es finito, de modo que desde la EDU y a través de un plan de desarrollo urbano se pretende dar respuesta a la renovación urbana para una población que sigue creciendo de manera exponencial.

Desde la EDU se han seguido los principios de las *Ciudades Inclusivas*, orientando la planeación y construcción a las áreas más seguras, de mayor accesibilidad a las infraestructuras urbanas y compacidad del tejido urbano. Para ello, se han establecido diferentes estrategias de desarrollo en el valle, en el Plan de Ordenamiento Territorial a través de Macroproyectos, Planes Parciales y Unidades de Actuación Urbanística:

- la recuperación ambiental en la parte alta de la ladera y disminución de la presión urbanística en zonas de riesgo de deslizamientos.
- la consolidación de la media ladera y mejora de espacios públicos incluyentes.
- la densificación del valle bajo y recuperación del centro, donde se tienen los mejores servicios públicos, la mejor infraestructura vial y los mejores sistemas de transporte público y movilidad.

En cuanto a los principios de *Economía urbana sostenible e inclusiva* seguidos desde la EDU figuran la inversión en sistemas urbanos, la facilitación de la actividad económica, la proximidad a los factores de producción y rehabilitar el centro.



En cuanto a los principios de *Sostenibilidad ambiental urbana* impulsados por la EDU destacan la regulación del suelo, la restauración de ecosistemas urbanos, la captura de emisiones, la promoción de usos mixtos del suelo y la movilidad urbana segura, asequible y sostenible.

En cuanto a los principios de *Gobernanza efectiva y democrática*, la EDU fomenta la participación y liderazgo, la visión a largo plazo, la coordinación de instrumentos y mecanismos de planificación, diseño e implementación; así como la gobernanza multinivel, multisectorial y multiactor.

Entre todos estos proyectos gestionados por la EDU, destaca actualmente el Plan Parcial Naranjal, una zona de 13 hectáreas con abundantes talleres, con 8 unidades de actuación urbanística y un potencial de 1.500 viviendas (incluyendo vivienda social). Al momento se han ejecutado 2 de las 8 unidades de actuación.

Con esta intervención y la trayectoria de la EDU, se puede concluir que:

- la renovación urbana es una apuesta a la inclusión y facilidad de acceso de toda la población a los servicios urbanos de calidad.
- los planes de desarrollo de los diferentes gobernantes se han articulado al plan de ordenamiento territorial de largo plazo, permitiendo continuidad en las inversiones de infraestructura urbana.
- la ciudad de Medellín apuesta por la recuperación de su arteria fluvial más importante para la regeneración de un parque urbano de impacto ambiental
- la EDU es un actor que permite la articulación expedita entre Estado-Sociedad-Territorio facilitando las relaciones multinivel.
- la ciudad de Medellín a través de la EDU entendió que siempre se debe gestionar de manera integral el territorio sin dejar atrás la parte social y la cultura de ciudad.



APLICACIÓN DE LA OBTORGA
ONEROSA: RUA DA CIDADANIA EN
TATUQUARA, CURITIBA (BRASIL)
MARIA CRISTINA R. TROVÃO SANTANA

La ciudad de Curitiba, capital del Estado de Paraná, se encuentra en la Región Sur de Brasil, y posee población aproximada de 1.915.621 habitantes (2017), siendo municipio central de la Región Metropolitana de Curitiba con 29 municipios. Su Plan Director establece las directrices de su planificación urbana basada en el uso del suelo, sistema viario y transporte, complementado por el desarrollo social, económico y ambiental. El Plan Director incorpora varios instrumentos de política urbana, especialmente los tratados en el Estatuto de la Ciudad (2001). Su reglamentación se hace por medio de leyes específicas, como la Ley de Zonificación, Uso y Ocupación del suelo que asegura el crecimiento lineal, orientado e inducido por el transporte público masivo, con mayores densidades de ocupación a lo largo de los corredores de transporte, característica compatible con la ciudad compacta.

En cuanto a los instrumentos se destaca la *Outorga Onerosa del Derecho a Construir* (OODC), que amplía la regulación del poder público sobre el espacio urbano, promoviendo cambios e intensificando la ocupación del territorio, al mismo tiempo que posibilita la recaudación de recursos y su redistribución hacia áreas más necesitadas, con el objetivo de hacer una ciudad más inclusiva. Por medio de una fórmula específica que considera el precio del terreno se obtiene la superficie a ser adquirida con el Fondo Municipal de Vivienda de Interés Social (FMHIS) para la producción de vivienda social. Hasta 2010 estos recursos obtenidos fueron invertidos en la producción de 29.104 unidades habitacionales e infraestructura. El total recaudado fue R \$ 57.567.383,52 hasta 2016.

El mismo instrumento OODC, en otro formato, puede contribuir a la captación de los recursos necesarios para la implantación de equipamientos sociales y urbanos. La dificultad radica en la dependencia de la actividad económica y del atractivo que la ciudad tiene en relación al mercado inmobiliario y de negocios para obtener dichos recursos. La diferencia en relación al instrumento original es que el importe necesario se dividirá en cuotas de valores fijos que se negociarán con el mercado inmobiliario, aumentando los derechos constructivos en nuevas construcciones, el número de cuotas a adquirir, así como los parámetros constructivos admisibles en las áreas receptoras, cumpliendo así con la reglamentación de cada programa establecido por decreto. Para el programa de implantación de la *Rua da Cidadania* del Tatuquara se emitieron 45.000 cuotas.



La *Rua da Cidadania* son equipamientos públicos impulsados por el municipio de Curitiba en la década de 1990 para descentralizar los servicios públicos en las áreas de salud, justicia, seguridad, educación, transporte, vivienda, medio ambiente, urbanismo, servicio social y abastecimientos, entre otras, para mejorar el acceso de la población a dichos servicios. Son estructuras que apuntan a la inclusión y reducción de la segregación de una comunidad y del territorio ofreciendo también espacios para pequeños comercios y servicios. Generalmente se ubican próximos a las terminales de transporte colectivo de Curitiba, en los cuales convergen un gran número de líneas de autobús.

En la zona de Tatuquara (formada por los barrios Tatuquara, Campo de Santana y Caximba) en la región sur de la ciudad, con ocupación reciente y compartimentada por la existencia de barreras físicas y naturales, existe un sistema viario con pocas vías estructurantes y sin conexión directa con la malla vial. Su población estimada es de 112.873 habitantes (2017), con 15.514 domicilios, muchos de ellos como ocupaciones irregulares y otros en conjuntos habitacionales de la Compañía de Vivienda del Municipio (COHAB). La importante presión poblacional sobre los equipamientos públicos y sociales de la zona, urge a viabilizar un gran equipamiento como la *Rua da Cidadania*, con garantía de recursos más rápidos por medio de la *Outorga Onerosa do Direito de Construir* (OODC).

Entre las lecciones aprendidas se pueden destacar:

- Curitiba, al igual que otros municipios brasileños, ante el aumento de responsabilidades y la reducción presupuestaria, tuvo que innovar en la forma de captación de recursos a través de la aplicación del instrumento OODC.
- Las experiencias en Outorga Onerosa enfocadas exclusivamente en la recaudación, desconectadas de una planificación urbanística, a menudo aumentan las desigualdades entre zonas urbanas.
- Los recursos dirigidos específicamente a equipamiento público mediante depósitos en cuentas específicas para ello, aseguran el uso y la finalidad.
- Revalorizar las viviendas, mejorar las infraestructuras y la calificación del espacio urbano, contribuyen al objetivo de una ciudad más inclusiva y una mejora de oportunidades para la población.



**PROGRAMAS URBANOS INTEGRALES
EN LA CIUDAD DE SANTA FE
(ARGENTINA)
LUCAS CONDAL**

Los Programas Urbanos Integrales (PUI) son estrategias de intervención que definen acciones concretas dentro de área determinada de la ciudad y que incluyen, en términos generales, obras de infraestructura (ampliación de redes de servicios, mejoramiento habitacional, revitalización del espacio público y generación de suelo urbano), presencia o proximidad del Estado (mediante la creación o el incremento de dispositivos institucionales multinivel), y políticas sociales para la integración barrial, la generación de oportunidades y la participación ciudadana.

A partir de la experiencia de la ciudad de Medellín, el Gobierno de la Ciudad de Santa Fe ha instalado estos programas que dependen de modo directo del Intendente, de modo de agilizar la toma de decisiones, y que es transversal a todas las secretarías municipales, con el objetivo de dar respuesta integral a las necesidades concretas de las diferentes áreas.

El PUI del Oeste se inició en el año 2012 en el área comprendida por los barrios Barranquitas Sur, Oeste y Pro Mejoras, Villa del Parque y Villa Oculta. Este sector representaba en su conjunto una de las áreas urbanas con mayor necesidad, carente de servicios e infraestructuras, y con altos índices de violencia y conflictividad.

En el marco del Plan de Acción para América Latina y el Caribe para la implementación de la Nueva Agenda Urbana, resultante de la Declaración de Kuala Lumpur sobre Ciudades 2030, las políticas y acciones ejecutadas y en ejecución en el PUI del Oeste se agrupan de la siguiente manera:

CIUDADES INCLUSIVAS:

Acceso a la Tierra y a la Vivienda:

- Regularización dominial mediante un programa de transferencia de titularidad de dominio del suelo a los habitantes reales, en situaciones de hecho que cumplimentan determinadas condiciones (antigüedad, estabilidad, compatibilidad, etc.), que a la fecha ha permitido entregar aproximadamente 320 escrituras de dominio.
- Relocalización y construcción de vivienda social, lo que ha permitido reubicar 180 familias que vivían en zonas vulnerables, principalmente por riesgo de inundación. Estas acciones son de abordaje conjunto con la ONG Los Sin Techo, el Gobierno Provincial y los propios vecinos que participan en la construcción de sus viviendas.



- Construcción de vivienda social colectiva (en ejecución) para la reubicación de familias en edificios de densidad media (29 unidades de departamentos), mediante una gestión del gobierno municipal y financiamiento del gobierno nacional a través del Plan Nacional de Hábitat.

Equipamientos Sociales:

- Ajardinamiento impulsado en 2012 y premiados internacionalmente (Premio al Servicio Público ONU, La Haya, junio 2017) en el marco del Programa Municipal de Educación Inicial. Se construyeron tres jardines maternos públicos dentro del PUI del Oeste: Pro Mejoras Barranquitas, Barranquitas Sur (Bienal Internacional de Arquitectura Argentina, 1er Premio) y Atilio Rosso; sobre un total de dieciséis edificios distribuidos en las zonas más carentes de la ciudad, que constituyen la totalidad del sistema de ajardinamiento a la fecha.
- Construcción del Edificio NIDO Barranquitas Sur (Núcleo de Inclusión y Desarrollo de Oportunidades) e inaugurado en 2017, que se enmarca en el Programa Escuelas de Trabajo y cuenta actualmente con tres edificios coincidentes con los PUI del Suroeste, del Noreste y del Oeste.
- Inclusión de un destacamento policial, con una Comisaría Seccional N° 28 de la Policía de la Provincia de Santa Fe, como herramienta de proximidad y prevención del delito.

Espacio Público:

- Creación de nuevos espacios públicos, veredas y espacios verdes en torno al jardín Barranquitas Sur y Edificio NIDO, en el sector un circuito aeróbico y estación de entrenamiento (en ejecución), y la puesta en valor de la plaza Perú.
- Transformación del espacio urbano a partir de la definición de la costanera del oeste y reserva natural urbana con la calle de Cierre de Trama y generación de espacio público tipo paseo ribereño. Se construye en etapas desde el año 2013, incluyendo veredas, iluminación, mobiliario y generación de nuevo suelo urbano. Cuenta con financiamiento conjunto municipal, nacional y de la AFD (Agencia Francesa para el Desarrollo).

Infraestructura:

- Mejora de la accesibilidad y conectividad, con la transformación del último tramo de autopista del oeste en una avenida urbana. Con ello se han transformado las condiciones de urbanidad de la misma, con desafectación de áreas de seguridad, semaforización y apertura de cruces perpendiculares (sentido Norte – Sur) para facilitar la integración urbana y la cohesión social.



- Mejora de calles, con la ejecución de cordones cuneta, pavimento asfáltico, y del desagüe Domingo Silva (colector pluvial barrial) con financiación Plan Nacional de Hábitat.
- Mejora y ampliación de los servicios de alumbrado público, red de agua potable y red saneamiento cloacal, con financiación del Plan Nacional de Hábitat.

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL URBANA

El desarrollo urbano de Santa Fe ha consolidado un territorio vulnerable, principalmente expuesto a los fenómenos hidrometeorológicos que ocurren con mayor frecuencia e intensidad a partir del cambio climático. Se encuentra asentada en el valle de inundación de dos ríos de llanura, Paraná y Salado, con sus ciclos de crecidas y bajantes periódicas. En ese contexto, y después de sufrir numerosas inundaciones producto de las crecidas y de las precipitaciones intensas, desde el año 2008 el Gobierno de la ciudad ha asumido la Gestión de Riesgo como una política de Estado. En este sentido, y con impacto directo sobre el área del PUI del Oeste, podemos citar las siguientes acciones:

Gestión de Riesgo y Resiliencia:

- Creación por Ordenanza del distrito “Zona de Seguridad Hídrica” (ZSH) destinado a definir claramente áreas de Reservorio y límite oeste del tejido urbano (calle de Cierre de Trama).
- Elaboración de la estrategia de resiliencia “Santa Fe Ciudad Resiliente” y finalizado en 2017, en el marco del programa 100 RC de la Fundación Rockefeller.
- Elaboración del proyecto integral “Reserva Natural Urbana del Oeste”, para creación de un área de restauración y protección ambiental del ecosistema del humedal, coincidiendo con el Reservorio Hídrico N° 2 (proyecto en ejecución).

Normativa y Acciones de Gestión:

- Uso de energía renovable en Edificios Municipales.
- Ordenanza de regulación de excedentes pluviales domiciliarios.
- Ordenanza de cinta verde obligatoria en veredas.
- Plan de arbolado municipal, con plantación de 12.000 ejemplares anuales (1 niño nacido= 1 árbol plantado)

Gestión de Residuos:

- Ordenanza de obligatoriedad de cestos de residuos domiciliarios elevados.
- Ordenanza de prohibición de entrega de bolsas plásticas en comercios.
- Recolección diferencial, por día, de residuos seco y húmedo.

MESA 6

ESTRATEGIAS A NIVEL MUNICIPAL Y LOCAL (II)

Las energías renovables, la reducción de las emisiones de carbono y la movilidad sostenible y de bajo impacto, son elementos fundamentales en la Nueva Agenda Urbana sobre los que gobiernos locales están impulsando estrategias de mejora de la eficiencia y reducción de sus impactos ambientales.

Entre ellos, los gobiernos municipales de La Paz (Bolivia) y Cusco (Perú) están implementando con fondos de la cooperación internacional y bancos de desarrollo acciones para reducir los niveles de contaminación ambiental y congestión vehicular.



**MODELO MUNICIPAL DE
ECOEficiENCIA Y CAMBIO CLIMÁTICO
DE LA PAZ (BOLIVIA)
VERÓNICA LÓPEZ AGUILAR**

La ciudad de La Paz, ciudad maravillosa y biodiversa que va desde los 6.088 a 483 msnm, con una superficie 3.020 km² -de la cual el 95% es rural- y 907.765 habitantes, tiene 12 glaciares como testigos del cambio climático y cuenta con cinco macro cuencas hidrográficas y 364 ríos. El 40% de su territorio tiene cobertura boscosa, con más de 1.800 variedades de plantas superiores y 204 especies de fauna.

Sin embargo, nuestra ciudad, con sus ecosistemas de montaña de la región andina, es altamente vulnerable al cambio climático, principalmente por los efectos sobre las fuentes naturales de recursos hídricos, como lagos, lagunas, ríos, glaciares y nevados, de los cuales depende la provisión de agua y el mantenimiento de bofedales. En los últimos 10 años se han producido cambios en el régimen de precipitaciones y el ciclo hídrico; y los glaciares han reducido el 40% de su masa, con los consiguientes efectos adversos en la producción agrícola, la generación de energía eléctrica y la producción de alimentos. La Paz es también vulnerable al riesgo de desastres, con inestabilidad de laderas, avalanchas, deslizamientos, sequía e inundaciones.

Es así que la actual gestión municipal está enfocada a establecer instrumentos y mecanismos que contribuyan de manera estratégica a la gestión ambiental integral, impulsando la consolidación de modelos de planificación ecoeficientes en el Municipio de La Paz, generando condiciones y medidas de adaptación, mitigación y resiliencia a los efectos e impactos del cambio climático bajo criterios de corresponsabilidad y participación ciudadana. La estrategia y visión del desarrollo de este componente ambiental queda establecido en el Plan Integral “La Paz 2040”.

La ecoeficiencia es una estrategia de gestión municipal que se desarrolla mediante un proceso continuo que permite el uso eficiente de los recursos naturales, humanos y financieros, que promueve la reducción en el uso y consumo energético (electricidad y combustibles), del agua, y la mínima generación de residuos sólidos, incentivando la reutilización y el reciclaje. Se genera así una cultura de corresponsabilidad y respeto ambiental.

La gestión municipal del municipio de La Paz se basa en cuatro ejes de trabajo priorizados:

- i. Desarrollar un modelo municipal de ecoeficiencia en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP) y en el municipio



ii. Gestión integral de los recursos hídricos

iii. Gestión integral de residuos

iv. Consolidar y fortalecer las áreas verdes, bosques y arbolado urbano

Tomando como base estratégica los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el GAMLP está construyendo e implementando un Modelo de Gestión Municipal para la Ecoeficiencia y Resiliencia al Cambio Climático, mediante la aplicación institucionalizada de buenas prácticas de ecoeficiencia y resiliencia, reduciendo la huella de carbono y mitigando las emisiones en la ciudad de La Paz, en el marco del proyecto Ciudades Resilientes – Cooperación entre La Paz y Bonn (Alemania). Para ello, se vienen implementando tres componentes estratégicos:

1. Capacidades institucionales: Generación de conocimiento técnico y desarrollo de capacidades en materia de cambio climático, para el fortalecimiento de competencias y habilidades en las autoridades municipales de todos los niveles de decisión, tanto del ejecutivo, legislativo, operativo y administrativo, para desarrollar instrumentos, mecanismos y herramientas que permitan consolidar el proceso de transformación de la gestión municipal.

2. Plataforma de alianzas académicas: Generación de conocimiento científico-técnico en sistemas y buenas prácticas de ecoeficiencia y resiliencia, a través del desarrollo de investigaciones aplicadas, espacios de diálogo interactivo conformada con instituciones académicas de apoyo a investigaciones, transferencia de tecnología ecoeficiente y generación de conocimiento.

3. Educación y sensibilización ciudadana para el cambio climático: Realización de acciones de educación sobre cambio climático y ecoeficiencia en unidades educativas del municipio, donde participa toda la comunidad educativa (alumnado, maestros, padres de familia) con quienes se generan compromisos para la aplicación de prácticas ecoeficientes en el uso y consumo de agua, de energía y en gestión de los residuos. Desarrollo de eventos de sensibilización e información ciudadana, mediante campañas sobre la política municipal de ecoeficiencia y cambio climático con diferentes grupos como juntas vecinales, voluntarios, instituciones privadas, fundaciones y entidades de la cooperación internacional con quienes se han generado alianzas.

Para fortalecer este proceso, con apoyo del proyecto de Cooperación entre La Paz y Bonn, el GAMLP ha instalado sistemas fotovoltaicos de generación distribuida (paneles solares) en 16 infraestructuras educativas y en dos oficinas municipales, como modelo piloto, siendo el primer municipio en Bolivia que implementa estos sistemas. Se cuenta también con un espacio interactivo de educación para el cambio climático y buenas prácticas de ecoeficiencia denominado EcoLab Waka Quta en el Museo Pipiripi, al que acceden más de 2 mil niños por semana.



Así mismo, el GAMLP impulsa la Plataforma de Municipios por la ecoeficiencia, conformada por seis ciudades capitales de Bolivia, para el intercambio de modelos de gestión basados en la sostenibilidad.

Por todo ello el ámbito de acción más relevante de la gestión municipal es la construcción de una cultura ciudadana en torno a la ecoeficiencia, y la generación de medidas de adaptación, mitigación y resiliencia climática en el Municipio de La Paz, en este marco está construyendo un liderazgo en la región, como gobierno local, al promover un modelo de desarrollo ecoeficiente y sostenible.

Las políticas y gestión municipal han permitido a La Paz formar parte del Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales (ICLEI), del compromiso de gobiernos locales y regionales por la acción climática firmada en la COP 21 y del Pacto de Alcaldes (COP 21 en Paris) por el desarrollo sostenible, que compromete acciones conjuntas entre ciudades

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ha aceptado el desafío que supone conducir una ciudad con características complejas, en el contexto de los nuevos modelos de desarrollo urbano centrados en sus habitantes y su medio ambiente.



PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS DEL CUSCO (PERÚ)

CARLOS MOSCOSO

JOSÉ LUIS CAÑAVATE

Resultado de la lectura de la ciudad se han recogido nueve puntos de análisis como base para la toma de decisiones a nivel municipal en relación a la movilidad y espacios públicos de Cusco:

1. La relación entre un modelo formal clásico en trama delimitada y un modelo funcional de sistemas urbanos en discontinuidad.
2. Las claves en los conceptos que han sido utilizados en el plan de Cusco.
3. La lógica de un sistema urbano funcional en redes múltiples de peatones sobre el Qapacñan y lo motorizado basado en un bucle urbano.
4. La base de un modelo de redes para el diseño basado en el circuito de Avda. Cultura, 28 de julio, Pachacutec y Vía Evitamiento.
5. La visión clásica como una parte del proceso y los modelos precedentes de origen destino.
6. El planeamiento inverso que parte del Qapacñan como configuración base.
7. Los principios de intermodalidad y multimodalidad, aplicado a un modelo en cinco tipologías de barrios y un reparto en Avda. Vía Expresa como modelo urbano de boulevard.
8. La red de intercambiadores como base en el nodo de la estación de Wanchaq.
9. La base de una nueva configuración urbanística, asociada a los microintercambiadores de transporte colectivo.

Las ciudades andinas en Perú conforman parte de sistemas urbanos territoriales complejos donde las escalas dejan de ser nítidas y comienzan a mostrar complejos funcionales que rebasan los límites gráficos del planeamiento tradicional. Como tales, deben ser analizadas, planificadas y gestionadas en un marco dinámico que debe rebasar la clásica visión de edificios, equipamientos y usos. Para intentar hacer operativas estas lecturas, este apartado desarrolla los principios de una estrategia diferente basada en la lectura de sistemas urbanos de movilidad confrontados a los clásicos sistemas de tráfico o transporte.

Particularmente, desde la perspectiva específica del transporte, esta concepción se vuelve aún más complicada y la necesidad de incorporar una visión desde diferentes escalas se hace imprescindible para garantizar un mínimo de eficacia en cualquier propuesta de planificación



operativa. Es de destacar en la propuesta que se elabora para Cusco que el espacio público se incorpora junto a las redes viales para conformar un nuevo escenario de redes funcionales.

Para comenzar en este desarrollo-justificación de un modelo de redes, se ha realizado una profunda aproximación a los problemas de congestión de tráfico y de accesibilidad que hoy sufre la ciudad, pero se ha evitado en este proceso la reflexión analítica hacia las soluciones desde este plano, desde los sistemas de tráfico, es más, se ha omitido conscientemente este modelo de trabajo clásico que solo podía conducir a conclusiones repetitivas de implantación de infraestructuras viarias que, como ya se ha mostrado, solo conducen a dimensiones más incontrolables del problema original, como es el caso de la visión previa a este trabajo que se había esbozado para la Avda. Vía Expresa, situación clásica de una evaluación tendencial sobre un escenario monomodal que responde más a interpretaciones reactivo-subjetivas de la evolución de la ciudad que a un análisis urbano de carácter proactivo.

El marco en el que se ha diagnosticado la causa de los actuales problemas se diseña en una visión multidisciplinar de la movilidad, estableciendo un nuevo principio de trabajo donde urbanismo y movilidad se relacionarán de modo diferente, o mejor, en la relación entre una demanda creciente de movilidad, que ya alcanza cifras exorbitantes y una oferta monomodal de infraestructuras que ya había consumido prácticamente la totalidad de los recursos espaciales del territorio urbano y de sus áreas históricas.

Retrotrayendo este análisis a un marco anterior, es decir, definiendo causas, en vez de efectos, se ha incorporado un enfoque funcional sobre la ciudad, como patrón en la concepción del modelo urbanístico, o sea, ¿cómo funciona la ciudad y porque funciona así? Las primeras respuestas han vuelto a plantear nuevas cuestiones ¿qué ciudad? Y, es precisamente en este punto donde habían comenzado a desdibujarse los límites de los planeamientos convencionales, por ello, se ha comenzado a demandar una visión multiescalar de las nuevas ciudades de Cusco.

Así, para diagnosticar de modo eficaz los problemas de movilidad, en primer lugar, se han incorporado diferentes escalas correspondientes al funcionamiento real de Cusco y, en segundo lugar, ha sido necesario sustituir la visión de una jerarquía clásica en la concepción territorial por una visión multiescalar que interactúa de modo dinámico sobre los diferentes territorios funcionales o las diferentes ciudades funcionales que representa la ciudad administrativa de Cusco. En aras de una lectura real de los procesos, sería recomendable reconocer la escala temporal en sus diferentes manifestaciones que, por un lado, expresan cambios muy contundentes en las configuraciones de la demanda, como picos estacionales y las horas de concentración de viajes, pero, por otro lado, debe ser capaz de traducir y gestionar los modelos urbanos como procesos continuos cambiantes y diseñar un plan capaz de dar respuestas a diferentes situaciones, particularmente en el nuevo escenario que comienza a dibujarse con la implementación del nuevo aeropuerto de Chincheros.

MESA 7

ESTRATEGIAS A NIVEL MUNICIPAL Y LOCAL (III)

Los gobiernos locales han puesto en marcha diferentes estrategias para impulsar la investigación y la innovación para la conservación del patrimonio, la protección medioambiental y la mejora de la resiliencia de las ciudades o barrios en situación de riesgo o vulnerabilidad.

Así, municipios como Cartagena en Chile, Rímac en el Perú y Vélez-Málaga en España están implementado planes con recursos propios, pero también con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), fondos europeos y recursos de la Cooperación Internacional.



PROGRAMA DE REVITALIZACIÓN DE BARRIOS E INFRAESTRUCTURA PATRIMONIAL EMBLEMÁTICA EN LA COMUNA DE CARTAGENA (CHILE)

XIMENA FLORES

Con fecha 25 de mayo del 2014, con motivo de la celebración del Día Nacional del Patrimonio Cultural, se dio inicio al Programa piloto “Revitalización de Barrios e Infraestructura Patrimonial Emblemática”, el cual se está implementando en 5 cinco comunas de Chile.

Estas comunas son poseedoras de barrios emblemáticos, con acumulación de recursos patrimoniales que se encuentran con altos niveles de obsolescencia funcional y deterioro; incidiendo negativamente en la convivencia y la calidad de vida de sus comunidades, por lo que se hace necesario revitalizarlos dado que representan formas de vida, que resumen la historia y costumbres de la ciudadanía y del país.

El objetivo del programa es implementar nuevos modelos de gestión para la revitalización integral de barrios y su infraestructura patrimonial emblemática existente, por medio de:

- El mejoramiento de las condiciones de habitabilidad y del entorno de barrios de la población residente;
- La puesta en valor sus inmuebles patrimoniales;
- El incremento de su actividad comercial y cultural;
- La participación de sus residentes en su revitalización.
- Las directrices y componentes del programa que inciden en las diferentes áreas, son:
- Desarrollo Urbano e Infraestructura, a través del desarrollo de proyectos de recuperación de infraestructura, tanto de inmuebles como espacios públicos.
- Desarrollo Económico Local, a través de la producción local, revitalizando y dando espacios a la exhibición de los productos locales, reconociendo la identidad de la comuna, tanto en el polígono como en las aéreas rurales.
- Gobernanza y Participación Ciudadana, a través del trabajo de apropiación e integración de la comunidad, para lograr un empoderamiento de los espacios e inmuebles, cuidándolos y tomando conciencia de ello.
- Fortalecimiento Institucional, a través de nuevos objetivos de la administración de la comuna, siendo principal para ésta la recuperación de la historia y su patrimonio.



En la actualidad, Cartagena es la primera comuna del país que cuenta con la aprobación por parte del BID de los dos primeros instrumentos o productos que son parte fundamental para la planificación y gestión de estratégica en la implementación y ejecución del Programa en la comuna: i) Plan de Revitalización de Barrio (PRB) y ii) Plan de Gestión de Desarrollo Económico Local (PGDEL).

Entre los resultados se pueden destacar:

- La definición del polígono de intervención del programa y elaboración de diagnóstico.
- Definición de la vocación productiva e identidad del polígono delimitado como “El Barrio Histórico y Cultural de Cartagena”.
- Definición de la visión “El Barrio Histórico de Cartagena, capital cultural del litoral central de Chile, ordenado y limpio, con paseos y arquitectura de valor patrimonial, con vecinos que participan en actividades vinculadas a las artes y la cultura, conocido como tierra de artistas y poetas”.
- Definición de la Estrategia para la implementación y ejecución del Programa en la comuna al año 2020, que identifica 139 iniciativas de inversión agrupadas en 28 macroproyectos estratégicos.
- A la fecha se ha logrado una ejecución presupuestaria de aproximadamente 5 millones de dólares, que inciden de forma positiva en los habitantes de la comuna, del turismo y del desarrollo económico local.



**RÍMAC, CIUDAD RESILIENTE:
GESTIÓN DE RIESGOS (PERÚ)
SHIRLEY MOZO**

El valle del Rímac es uno de los tres valles que forman la ciudad de Lima y le dan su origen fundacional, llevando homónimamente el nombre del río que le da su origen, el río Rímac, afluencia que conecta la cordillera de los Andes con el océano Pacífico. En la época prehispánica tuvo presencia de huacas en el horizonte temprano y, por ser un lugar fértil y de abundante cosecha, en este territorio se forjaría la capital del Virreinato del Perú, con la fundación en 1535 de “La Ciudad de los Reyes”. Precedentes que nos hacen conocer la importancia del Rímac y así debe reconocerse como un aporte de su cultura y patrimonio.

En la época de la República y con la fundación constitucional del distrito bajo el Decreto Legislativo Presidencial emitido por Augusto B. Leguía el 02 de febrero del 1921, el distrito del Rímac empieza a consolidarse como un distrito emergente fuera de la traza histórica de la ciudad, fuera de su centro histórico y dando lugar a barrios urbanos como la Florida, Ventura Rossi, y acogiendo en su territorio la migración de los años 80 en las zonas de laderas, en lo que hasta finales de ese siglo habían sido las Pampas de Amancaes con la Flor de Amancaes, distintiva en las acuarelas de Pancho Fierro.

Sobre esta base en el año 2011 la Municipalidad del Rímac decide generar una visión patrimonial de ciudad que permita articular sus diferentes sectores urbanos, de manera inclusiva, equitativa, resiliente y segura, que pueda atender y disminuir las brechas existentes hasta ese momento, reduciendo la vulnerabilidad física y social del distrito.

La visión urbana planteada para Rímac identifica como gran fortaleza un eje de desarrollo que resalta el Valor Único Excepcional (VUE) del área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO y que, con la ayuda de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), se institucionaliza en la gestión local tras 97 años de historia municipal.

Con la creación en un primer momento del Programa de Recuperación del Centro Histórico del Rímac, y su posterior formalización como Gerencia del Centro Histórico del Rímac en 2016, la gestión municipal a través de su reglamento de organización y funciones no solo formaliza los lineamientos y planteamientos para el desarrollo en su centro histórico, sino que además formula y aprueba el Plan Maestro del Centro Histórico del Rímac. Este se traduce en un plan de manejo que incluye los estudios sobre reducción de riesgo físico que USAID desarrolla durante 3 años en el distrito, así como los estudios sobre tugurización que el PNUD identifica para la generación de vivienda con inclusión social.



Los actores de la comunidad fueron consultados en la formulación de dicho plan y se generaron mecanismos de gestión para que, a través de políticas públicas, el estado peruano promueva y fortalezca las propuestas, las cuales se traducen en 6 proyectos estructurantes que vinculan espacio público y propiedad privada:

- Eje las Alamedas
- Eje Paita
- Eje Pizarro
- Eje San Cristóbal
- Eje Prolongación Tacna
- Eje de Amortiguamiento (río Rímac)

El proyecto estructurante Las Alamedas se encuentra dentro del límite del área denominada Patrimonio Cultural de la Humanidad. El circuito se inicia en el puente de Piedra que es la continuación del Jr. de la Unión, conexión principal del Rímac con el centro de la ciudad de Lima. Además, el Jirón Trujillo se peatonalizará hasta la cuadra 5 debido a su alta transitabilidad y se recuperará la plazuela de San Lázaro. Terminando la cuadra 5 del Jirón Trujillo, el proyecto estructurante se conectará con el Jirón Yutay por el lado derecho, el cual también será peatonalizado y se unirá al Jirón Chiclayo, en el que se han planteado vías de coexistencia en su totalidad para darle mayor importancia al peatón.

Los jirones consiguientes se conectan con la Alameda de los Descalzos y con el Paseo de Aguas, y se fortalecerá el eje monumental turístico cultural del Rímac, además de buscar la mejora en la calidad habitacional a través del programa de destugurización con inclusión social.

Por otro lado, se potenciará la priorización espacial a través de la implementación de un teleférico turístico en el marco de una Asociación Público Privada (APPs) promovida por el Estado a través de la cartera de Comercio Exterior y Turismo.

Este conjunto de procesos e iniciativas hacen que Rímac tenga una visión de inclusión en su regeneración espacial, sin gentrificación ni turistificación, siendo el valor primordial su cultura y su historia.



DESARROLLO URBANO Y SOSTENIBLE DE VÉLEZ-MÁLAGA (ESPAÑA) PABLO FERNÁNDEZ

Vélez-Málaga es un municipio malagueño situado al sur de la península ibérica, en la comarca de la Axarquía, de la que es su núcleo principal y motor económico, administrativo y asistencial. Gracias a su clima desarrolla un modelo económico muy competitivo basado en los cultivos tropicales y el turismo, contando además con numerosos elementos patrimoniales que ejercen como referentes locales de atracción cultural y económica.

Debido a su configuración espacial, con una población distribuida entre dos ciudades y diez núcleos de menor tamaño, combina en su término municipal aspectos urbanos y rurales que enriquecen su cultura y permiten desarrollar proyectos escalables que atienden a problemáticas diversas.

Para comprender la articulación de los proyectos de desarrollo local que se vienen realizando en la ciudad tenemos que partir de la naturaleza de los fondos con los que en parte se financian: Fondo Europeo de Desarrollo Regional y Fondo Social Europeo, con diferentes líneas de actuación destinadas a infraestructuras, medio ambiente o ciudadanía, que se complementan para obtener los resultados pretendidos por las políticas de cohesión europeas.

Es, por tanto, necesario alinear los intereses locales, expresados a través de la participación ciudadana y reflejados en un Plan Estratégico Municipal, con los objetivos generales de estas políticas de cohesión para poder optar a esta fuente de financiación comunitaria y contribuir a la consecución de sus objetivos de una forma más eficaz.

Como ejemplo de proyectos financiados por el Fondo Social Europeo y el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, destacan iniciativas como el Proyecto Youth Entrepreneurship Sustainability (YES): Itinerarios de Emprendimiento Juvenil; el Proyecto de Capacitación en Hostelería y Empleo Joven en Vélez-Málaga (CHEV); así como el diseño del Programa FIVE: Formación Inclusiva en Vélez-Málaga. Todos ellos proyectados con el objetivo de facilitar la inclusión sociolaboral y la mejora de la empleabilidad de personas en situación de vulnerabilidad o con especiales dificultades de inserción en el mercado laboral.

Del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Vélez-Málaga ha logrado la financiación de dos proyectos de gran impacto y relevancia para el desarrollo sostenible en el medio urbano:

- la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) BIC VÉLEZ
- la Acción Urbana Innovadora (UIA, por sus siglas en inglés) BRICK-BEACH



Ambos proyectos comparten un enfoque holístico en el diseño de sus actuaciones, que se proyectan integrando distintas disciplinas y objetivos temáticos, de forma que cada inversión multiplique sus efectos atendiendo al mayor número de necesidades posible.

La estrategia BIC VÉLEZ define un nuevo modelo de crecimiento basado en el progreso tecnológico, comprometido con el bienestar de las generaciones futuras y que ofrece a los más desfavorecidos la posibilidad de transformar su realidad mediante un proceso de capacitación facilitado desde los poderes públicos.

Su redacción ha requerido la realización previa de un extenso análisis que ha permitido caracterizar el área urbana funcional desde distintas disciplinas y seleccionar en base a ello el ámbito de actuación que concentra un mayor número de retos económicos, ambientales y sociales, y que por tanto tiene un mayor potencial de crecimiento con la aplicación de las líneas de actuación propuestas, induciendo una mejora que trascenderá sus propios límites físicos.

Dichas líneas ponen el acento en varios de los objetivos temáticos (OT) formulados para el periodo de programación europea 2014-2020:

- OT2: Mejorar el acceso, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y de la comunicación.
- OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.
- OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
- OT9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier discriminación.

BRICK-BEACH es un proyecto que fomenta la economía circular, un recurso estratégico a nivel europeo para la transformación del sector productivo hacia modelos más sostenibles y la creación de empleo.

La inexistencia de una planta de tratamiento de residuos en el municipio de Vélez-Málaga ha propiciado el vertido incontrolado de escombros procedentes de la construcción y demolición, provocando un gran impacto ambiental y paisajístico que debe ser abordado. Junto a ello, las infraestructuras hidráulicas construidas en las últimas décadas: pantano, puerto y espigones, han modificado la dinámica litoral de sedimentos, provocando la desaparición de algunas de las playas históricas de nuestro municipio.

El proyecto aborda de manera integral estos desafíos mediante la innovación en el tratamiento y utilización de los residuos de construcción y demolición, convirtiendo la solución de los problemas locales en oportunidades exportables a otras comunidades.



Para ello, se creará una planta de tratamiento de escombros a la que se añadirá un nuevo proceso industrial que permita triturar el árido, separar los componentes contaminantes y erosionarlo hasta alcanzar la granulometría y suavidad necesarias para su aplicación en la regeneración de playas, de forma que mitigue la subida del nivel del mar provocada por el cambio climático. Los escombros procedentes de las zonas de vertidos incontrolados se tratarán en la planta y se aplicarán de manera piloto en la regeneración integral de la Playa de Mezquitilla y su entorno, mediante la plantación de especies vegetales litorales, la repoblación de praderas submarinas y la instalación de arrecifes artificiales, todo ello acompañado de programas de dinamización socioeconómica y concienciación medioambiental.

MESA 8

ESTRATEGIAS EN ENTORNOS PATRIMONIALES

En esta mesa se han expuesto las estrategias innovadoras alineadas con la Nueva Agenda Urbana en ciudades de alto valor patrimonial y basadas en el respeto a la diversidad cultural. Entre ellas, la ciudad de Comayagua en Honduras, la revisión y actualización del plan del centro histórico de Quito en Ecuador, y los avances en materia de nuevas tecnologías y realidad virtual en la ciudad patrimonial de Huamanga, en Perú.



ACCIONES INNOVADORAS EN COMAYAGUA (HONDURAS) CARLOS MIRANDA

Comayagua es un municipio situado en el departamento del mismo nombre, localizado en el centro de la República de Honduras en América Central, con una extensión territorial de 831.9 km². La ciudad se mantuvo a lo largo de su historia en una situación de letargo y abandono sin perspectivas de progreso que se caracterizó por la frustración y la desintegración del tejido social e institucional.

En 1998 Comayagua era un municipio sin una visión estratégica de desarrollo, con sus espacios públicos y calles deterioradas, y desinterés de los inversionistas, deterioro del conjunto patrimonial, alta contaminación visual por cables y rótulos, y elevado desinterés por la conservación del patrimonio. Ante esta situación se definieron estrategias encaminadas a transformar el panorama partiendo de la preparación de un plan estratégico integral para el mejoramiento de la calidad de vida de la población, haciendo un aprovechamiento racional de los recursos y asumiendo como compromiso la transparencia administrativa y la inclusión y participación ciudadana.

Los componentes de su Plan Estratégico Integral se focalizaron en la modernización administrativa, el ordenamiento y planificación urbana, la infraestructura básica y servicios públicos, la formación del recurso humano y la recuperación del patrimonio cultural.

La modernización de la administración municipal estableció como factores fundamentales la reducción la mora pública, el incremento de los ingresos por pago de impuestos, la implementación de mecanismos de participación ciudadana, el establecimiento de días de atención al ciudadano y representantes de organizaciones comunitarias para el rescate de la confianza y la responsabilidad ciudadana.

Los resultados, efectos e impactos de las medidas administrativas condujeron en el corto plazo al incremento en los ingresos por pago de impuestos y que permitió la ejecución de proyectos de desarrollo, la mejora de la transparencia y credibilidad, la atracción de nuevos proyectos e inversiones y la alta aceptación de la gestión de municipal por la ciudadanía y los cooperantes.

Un paso fundamental consistió en el diseño, aprobación y aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial y su reglamento, a través de una metodología participativa con diversos sectores de la población, así como la creación de la Oficina de Planificación y Gestión Urbana. Asimismo, se definió un nuevo perímetro urbano en función del crecimiento urbano y se actualizó la valoración catastral de acuerdo a la inversión pública en infraestructura.



En materia de patrimonio, con apoyo técnico y financiero de la AECID, se estableció la Oficina del Plan Maestro enfocando su trabajo en el levantamiento físico del centro histórico con su correspondiente inventario y categorización, establecimiento de la normativa de protección, generación de un banco de proyectos y realización del control urbano. Bajo la Dirección de la Oficina se trabajó en la restauración y rehabilitación de arquitectura monumental y se crearon modelos de intervención que sirvieran como modelo para futuras intervenciones públicas o privadas en la zona patrimonial. Comayagua se apropió del modelo y desde 2007 ha venido trabajando en patrimonio bajo su propia iniciativa a partir de los aprendizajes generados en el proceso de cooperación.

Entre las intervenciones realizadas resalta la rehabilitación de espacios públicos del centro histórico ubicados en el conjunto urbano de valor patrimonial, recuperación de espacios recreativos antes abandonados, puesta en valor del patrimonio cultural de la ciudad y, consecuentemente, la dinamización de la economía local.

La formación del recurso humano se asumió como un programa municipal con visión integral, abarcando áreas prioritarias como la formación técnica ocupacional, arte y cultura, deporte, educación vial y certificación de pilotos, emprendimientos y manejo de residuos sólidos urbanos. El principal referente en materia de formación técnica ocupacional es la Escuela Taller Comayagua.

En infraestructura y servicios públicos destacan las obras de saneamiento básico y ambiental como la construcción y puesta en funcionamiento de eficiente relleno sanitario como destino final de los residuos sólidos urbanos, la construcción de lagunas de oxidación para el drenaje de aguas residuales del sector sur de la ciudad, el mejoramiento de la calidad del agua de consumo humano mediante la construcción de una planta potabilizadora de agua y el aeropuerto internacional de Palmerola. Igualmente es importante la pavimentación de calles de la ciudad y del sector rural, la recuperación de edificios públicos monumentales, la Terminal Única de Transporte Interurbano, la construcción de un estadio municipal, entre otros centros.

La Alcaldía Municipal ve con optimismo la implementación de la Nueva Agenda Urbana y valora como altamente positiva la participación de Comayagua en el Encuentro Iberoamericano por los aprendizajes mutuos y muy especialmente por conocer las nuevas tendencias del desarrollo urbanístico que para la ciudad es de alta prioridad, cuando nos abocamos a la construcción de una ciudad más humana, segura, caminable, incluyente y con accesibilidad para todos.



PLAN DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO 2018 (ECUADOR) SANTIAGO ORBEA

Desde la declaratoria por la UNESCO en 1978 como Patrimonio de la Humanidad (criterio ii y criterio iv) el centro histórico de Quito ha pasado por varios procesos de planificación para ordenar el territorio y salvaguardar su patrimonio, en un espacio delimitado por 376.14 hectáreas entre el núcleo central y el área de amortiguamiento¹.

El Plan Especial para el Centro Histórico del año 2003 ha sido el instrumento vigente que ha determinado las estrategias urbanas, a pesar de que su proyección original se encontraba definida hasta el año 2010. En la actualidad, los instrumentos todavía vigentes son el Plan Especial del Centro Histórico de Quito (2003), la Ordenanza N° 260 (2008), la Resolución A0040 (2010) y las Ordenanzas N° 094 y 172 (2011).

A pesar del esfuerzo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el Centro Histórico se encuentra en una situación marcada por el continuo despoblamiento, deterioro de su patrimonio edificado e inmaterial, concentración de vulnerabilidad económica y social, a lo que se suman los altos niveles de contaminación ambiental que superan los índices internacionales recomendados.

Ante esta realidad se ha conformado un equipo multidisciplinar en coordinación con la Administración Zonal Manuela Sáenz, el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana y el Instituto Metropolitano de Patrimonio, para la construcción del Plan CHQ, compuesto por tres documentos que, en su conjunto, ordenan, direccionan y ejecutan acciones en el centro histórico:

- Plan de Desarrollo Integral: Es un instrumento de planificación general del Plan CHQ y guía para el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; se adjunta como un documento anexo de la Ordenanza de Plan Parcial, donde se describen los objetivos para el Centro Histórico, las estrategias para alcanzarlos, a partir de una gestión normativa y proyectos.
- Ordenanza de Plan Parcial para el Centro Histórico de Quito: Es un instrumento normativo que regula el ordenamiento territorial y la gestión del patrimonio cultural dentro del Centro Histórico de Quito.

1 Reporte del Estado de Conservación de la Ciudad de Quito. IMP, 2017.



- Plan de Gestión: Es el instrumento expedido por la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito que ordena la implementación de los proyectos que deben ser ejecutados por el Municipio.

El Plan CHQ se alinea con las agendas de desarrollo local de la ciudad (PMDOT y Visión 2040) e internacionales (Objetivos de Desarrollo Sostenible, Nueva Agenda Urbana). Además, respeta y considera las recomendaciones del Paisaje Urbano Histórico de UNESCO, en relación a los valores y el balance entre el patrimonio y el desarrollo.

La construcción de la visión y objetivos del Plan CHQ se desarrollaron de manera conjunta entre autoridades locales y ciudadanía, mediante un proceso de participación ciudadana. La visión apunta a “un Centro Histórico habitable que mantenga vivo su patrimonio y cultura, y que fortalezca la comunidad local en torno a un desarrollo económico, productivo, inclusivo y sostenible de calidad que se proyecte como referente internacional en gestión del patrimonio”. Y el objetivo general del Plan es incrementar el índice de habitabilidad en la zona, mejorando las cualidades del territorio con base en la atención a los siguientes objetivos específicos:

- Espacio Público: Fomentar una cultura de uso del espacio público que garantice espacios seguros de calidad.
- Patrimonio cultural: Preservar el patrimonio cultural como un mecanismo de desarrollo que proteja las identidades colectivas.
- Vivienda: Fortalecer, propiciar y diversificar el uso residencial.
- Movilidad: Fomentar una movilidad sostenible, eficiente y universalmente accesible, que priorice al peatón y reduzca las emisiones.
- Economía: Promover el desarrollo de la economía local, para incrementar su competitividad a nivel metropolitano, nacional e internacional.
- Ambiente: Mejorar los índices de calidad ambiental y fomentar los procesos de mitigación y adaptación al cambio climático, considerando el patrimonio ambiental.
- Participación: Empoderar a los ciudadanos como sujetos activos en la generación de procesos de planificación participativa y propositiva, impulsando su corresponsabilidad en la gestión del territorio.
- Desarrollo social: Propiciar un desarrollo social para todos los habitantes del centro, tomando en cuenta las necesidades de la población más vulnerable.



A partir de estos objetivos específicos se establecieron parámetros que permitieron determinar líneas estratégicas concretas que atiendan integralmente las problemáticas principales:

- Organización de un sistema de movilidad sostenible que peatonal, universalmente accesible e incluya modos de transporte de cero emisiones.
- Activación de una red de espacios públicos seguros de calidad, para favorecer la cohesión barrial y la sostenibilidad del sistema ambiental.
- Reducción de la vulnerabilidad y promoción de tecnologías sostenibles e innovadoras para la conservación del patrimonio edificado.
- Promoción de la vivienda como articulador de la conservación del patrimonio edificado y la diversidad poblacional, mediante la coordinación de incentivos a las intervenciones públicas y privadas.

Las líneas estratégicas constituyen los ejes transversales del Plan CHQ, que determinan cómo se cumplirán un conjunto de objetivos específicos a partir de normativa, y programas y proyectos propuestos, y establecen un punto de partida para la intervención territorial.

A modo de conclusión, se puede afirmar que la ciudad necesita un Plan que regule, ordene y gestione el centro histórico en sus múltiples escalas, y que busque fortalecer el patrimonio material e inmaterial a través de la apropiación ciudadana. Será un instrumento de planificación que busque incrementar las condiciones de habitabilidad existentes, que trascienda los tiempos políticos y que comprometa a los propietarios, usuarios y entes públicos que operan en el centro histórico de Quito.



**PATRONATO PIKIMACHAY: CIUDAD
DIGITALIZADA DE HUAMANGA (PERÚ)
SALOMÓN H. AEDO MENDOZA Y ÚRSULA
RUIZ CARMONA JIMÉNEZ**

El Patronato Pikimachay nace como organización sin ánimo de lucro para apoyar en la implementación del *Plan Ayacucho Waytari*, puesto en marcha por el Ministerio de Cultura del Perú en 2017 para posicionar Ayacucho y su cultura local como centro de un proceso de transformación social y desarrollo económico de la región y de su capital, la ciudad de Huamanga. Sus acciones se focalizan en cuatro pilares estratégicos asociados a dicho plan:

- 1) Nominación de Huamanga como Patrimonio Mundial UNESCO
- 2) Acercar la Artesanía al Arte
- 3) Ciudad Inteligente (Smart City)
- 4) Marca Ayacucho

El proyecto Ciudad Digitalizada de Huamanga forma parte de una alianza público-privada entre la Alcaldía de Huamanga y el Patronato Pikimachay, y está asociado al tercer pilar estratégico de esta institución, que busca la transformación de Huamanga en Ciudad Inteligente (Smart City) a través del uso de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), y con ello facilitar la solución de sus principales problemas urbanos, como ausencia de catastro urbano, saneamiento físico-legal de inmuebles, inseguridad ciudadana, congestión vehicular, comercio informal, déficit de espacios recreativos y culturales, etc., así como la prestación de servicios públicos de alta calidad, seguridad, productividad, competitividad, innovación, emprendimiento, participación y capacitación.

El proyecto Ciudad Digitalizada de Huamanga fue iniciado en 2017 por el equipo de C95 Creative con la digitalización del área urbana del centro histórico utilizando soluciones de tecnológicas de mapeo móvil, captura de realidad, gestión aérea y gestión de activos, lo que permitió generar un modelo inteligente 3D como base digital georreferenciada para las futuras operaciones urbanas, el apoyo a los procesos de toma de decisiones y la prestación de nuevos servicios urbanos.

Para la base del modelo de ciudad digital se recolectaron nubes de puntos georreferenciadas con imágenes, todas de gran calidad y alta precisión, de 150 bloques del centro histórico. Usando una combinación de soluciones aportadas por Leyca Geosystems con sistemas de referencia de alta precisión se recopilieron todos los datos a lo largo de una trayectoria urbana de 50 kilómetros y se creó un modelo virtual de la ciudad utilizando tecnología BIM (Building Information Modeling).



Mediante el empleo de sistemas Geosystems de captura de realidad se logró aumentar la flexibilidad y movilidad de los profesionales en las tareas de mapeo, geoposicionamiento, captura y extracción de características sobre mediciones LiDAR o fotogrametría, incluso en áreas restringidas, con precisión milimétrica y de una manera extremadamente ágil y efectiva. La recopilación de datos se realizó con Leica Pegasus, plataforma de sensor de mapeo móvil que permitió recoger en solo tres días de trabajo todos los datos en la trayectoria de 50 kilómetros. El escaneo láser se realizó con la Leica ScanStation P40 permitiendo aumentar el nivel de detalle de las áreas y plazas peatonales y los bienes culturales. Los datos se procesaron y exportaron como imp.pts a Autodesk Revit, un software BIM. El software de procesamiento posterior en la nube de puntos Leica Cyclone 3D se utilizó para postprocesar las nubes de puntos. Para crear el modelo BIM se trabajó con el software Leica CloudWorx y Leica JetStream, lo que permitió un mejor modelado e inclusión de la nube de puntos dentro del modelo de Autodesk Revit.

Gracias a este proyecto se logró:

- Crear un modelo 3D de todo el centro de la ciudad
- Completar un catálogo de los elementos principales de la ciudad
- Desarrollar un estudio del situación actual y estado de conservación
- Hacer un valor de patrimonio cultural y estudio de conservación
- Producir actualizado catastro 3D y base de datos geométricos de la ciudad con dimensiones reales
- Generar videos e imágenes de la ciudad para servir como referencia para futuros trabajos de intervención.

Gracias a esta información del área del centro histórico modelada en un GIS, es posible conocer en profundidad la ciudad y obtener una percepción más dinámica con datos georreferenciados que reflejan la realidad, recorrer el centro histórico de la ciudad de forma digital, monitorizar la ciudad en sus múltiples niveles, y contribuir a orientar cualquier intervención urbana futura y la toma de mejores decisiones.

Este proyecto de Smart City se complementa con una aplicación móvil de seguridad ciudadana, Tukyricuj, que desde diciembre de 2017 permite a los ciudadanos alertar ante una situación de emergencia y ser asistido por la policía, serenazgo, defensa civil u otras entidades. A través de una solución Cloud Services se monitorizan las notificaciones y recursos de seguridad en tiempo real sobre un GIS. Gracias a este aplicativo se han logrado notables avances en la mejora de la situación de seguridad ciudadana de la región Ayacucho.



Rímac, Lima (Perú). Fuente: AECID

4.

CONCLUSIONES

- Se constata el interés del intercambio de estrategias a nivel local entre las diferentes ciudades iberoamericanas, así como el gran interés respecto a las diferentes vías de financiación existentes.
- El mejoramiento de la calidad de vida, la reducción de la desigualdad social y la sostenibilidad ambiental se manifiestan como los desafíos más importantes que afrontan las ciudades en América Latina y el Caribe.
- La inseguridad ciudadana, la congestión vehicular, el comercio informal y el déficit de espacios recreativos y culturales se destacan como principales problemas a los que se enfrentan las ciudades intermedias en América Latina y el Caribe.
- Se insiste en la necesidad de seguir impulsando la difusión y conocimiento de la Nueva Agenda Urbana, así como de apoyar los esfuerzos de implementación de los gobiernos nacionales y locales.
- Se resalta que las intervenciones urbanas integrales deben incidir en el hábitat, infraestructura, espacio público, educación, salud y trabajo para garantizar su éxito y sostenibilidad, involucrando al sector privado y la sociedad civil como actores fundamentales en las acciones innovadoras y transformadoras de entornos urbanos. Así mismo, se destaca la necesidad de una estrecha coordinación y colaboración entre gobiernos locales y nacionales para facilitar el acceso a los municipios a líneas de financiación nacionales e internacionales. Se señala la necesidad de evitar los efectos sociales derivados de procesos de gentrificación urbana.
- El desarrollo urbano a través del mejoramiento o creación de barrios facilita la implantación de soluciones innovadoras, de acuerdo a la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Se constata la existencia de importantes necesidades de inversión en movilidad y transporte, y que la ausencia de sistemas de transporte fomenta la economía informal y de cercanía. Por ello, el transporte urbano debe considerarse un elemento habilitador del desarrollo y así debe integrarse en todo proceso de desarrollo urbano.
- Se han mostrado los grandes avances producidos en América Latina en relación al nivel de resiliencia de las ciudades y su adaptación al cambio climático.
- Se manifiesta una gran expectativa en el desarrollo tecnológico como elemento facilitador del desarrollo urbano sostenible.
- Se manifiesta que la concurrencia competitiva en las convocatorias para optar a fondos de financiación para el desarrollo urbano ha supuesto en España una mejora sustancial en la planificación urbana a nivel municipal.

- Se constata que la tendencia de la Cooperación Internacional es de volver a mirar hacia los entornos urbanos y su desarrollo urbano sostenible, ya que es en las ciudades donde se presentan los problemas a mayor escala y, por ello, donde será determinante el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).
- La AECID pone al servicio de los países de América Latina y el Caribe el nuevo Programa Estratégico de Ciudades Sostenibles, con el objetivo de dar seguimiento y continuidad a estos encuentros, que permitan consolidar las estrategias de desarrollo urbano sostenible de acuerdo a la Nueva Agenda Urbana. Además, el programa impulsará operaciones de transformación urbana (OTU) de acuerdo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y basados en el fortalecimiento de colaboraciones nacionales e internacionales, que promuevan la innovación, involucren al sector privado y que tengan una dimensión integral.
- La AECID y la Fundación ACS manifiestan su interés y voluntad de seguir profundizando en nuevas estrategias de desarrollo urbano y la evaluación de las expuestas.



Oficina Técnica de Cooperación de AECID en Lima (Perú). Fuente: AECID

5.

DIRECTORIO

El Encuentro Iberoamericano sobre Prácticas Urbanas Innovadoras: Hacia la Ciudad 2030 ha convocado a participantes de España y América Latina y el Caribe. El encuentro, de convocatoria cerrada ha contado con responsables públicos del desarrollo urbano a nivel local, técnicos y gestores municipales responsables de la gestión urbana, representantes de instituciones públicas y privadas implicadas en el desarrollo urbano sostenible, y responsables de las políticas municipales de desarrollo económico.

Han asistido un total de 38 participantes de 13 países, cuyo país de origen han sido los siguientes:

Argentina	2	Bolivia	2	Brasil	2
Chile	1	Colombia	2	Cuba	2
Ecuador	2	El Salvador	1	España	6
Honduras	1	Paraguay	5	Perú	11
Uruguay	1				

Total 38

En función de la escala administrativa representada, los participantes se distribuyeron de la siguiente manera:

Multilateral	3	Nacional	6		
Departamental	2	Local	19	Otros	8
					Total 38

Según el origen de los fondos de cada institución representada, ya sean públicos, privados (fundación, empresa, organización de empresarios) o público-privados, los participantes se organizaron de la siguiente manera:

Público	33	Privado	4	Mixto	1	Total 38
---------	----	---------	---	-------	---	-----------------

Argentina

Lucas Condal	Municipalidad de Santa Fe	Subsecretario de Planeamiento Urbano
Ignacio Perotti	Gobierno de Buenos Aires	Coordinador del Masterplan del Barrio 31

Bolivia

Verónica López Aguilar	Gobierno Autónomo de La Paz	Coordinadora General de la Secretaría Municipal de Gestión Ambiental
Ximena Pacheco	Gobierno Autónomo de La Paz	Directora de Patrimonio

Brasil

Andra Robert de Carvalho	Gobierno del Estado de São Paulo	Secretária Executiva do Programa de Parcerias Público Privadas
Maria Cristina R. Trovão Santana	Prefeitura de Curitiba	Arquitecta y Urbanista del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

Chile

Ximena Flores Arrate	Municipalidad de Cartagena	Coordinadora Programa PRBIPE
----------------------	----------------------------	------------------------------

Colombia

Roberto Lippi	ONU Hábitat	Coordinador del Hub ONU-Habitat países andinos
Andrés Felipe Uribe Zapata	Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín	Subgerente de Operaciones Urbanas e Inmobiliarias

Cuba

José Mena Álvarez	Instituto de Planificación Física	Director de Urbanismo
Ayleen Robainas Barcia	Oficina del Historiador de La Habana	Arquitecta del Departamento de Planeamiento del Plan Maestro de Revitalización Integral de La Habana Vieja

Ecuador

Patricio López Baquero	Prog. Ciudades Intermedias Sostenibles GIZ	Coordinador Componentes de Laboratorios Urbanos, Corresponsabilidad Ciudadana y Nuevas Tecnologías
Santiago Orbea	Instituto Metropolitano de Quito	Coordinador equipo redactor del Plan Especial CH Quito

El Salvador

Tito Farid Arias Handal	Of. Planif. Área Metrop. de San Salvador	Jefe de la OPAMSS
-------------------------	--	-------------------

España

Pablo Fernández Rodríguez	Ayuntamiento Vélez-Málaga	Arquitecto Municipal
Ana Beatriz Jordao-Carneiro	AECID Madrid	Jefe Área de Coordinación Ciudades Sostenibles
Francisco Menor Monasterio	Fundación ACS	Asesor
Elena de Mier Torrecilla	Convenio AECID - Fundación ACS	Coordinadora
M ^a José Roberto Serrano	Ayuntamiento Vélez-Málaga	Concejala de Empresa y Empleo
Araceli Sánchez Garrido	AECID Madrid	Jefa Adjunta de Departamento de Cooperación y Promoción Cultural

Honduras

Carlos Miranda Canales	Alcaldía de Comayagua	Alcalde
------------------------	-----------------------	---------

Paraguay

Elena Enciso	SENAVITAT	Arquitecto de la Dirección General de Proyectos Estratégicos
María Isabel Giménez	SENAVITAT	Jefa Dep. Proy. de la Dirección General Técnica
Soledad Núñez	SENAVITAT	Ministra Secretaria Ejecutiva
Arnaldo Roa	SENAVITAT	Arquitecto de la Dirección General Técnica
Diego Sánchez	SENAVITAT	Jefe Dep.de Relevamiento de Indicadores Urbanos

Perú

Salomón Hugo Aedo Mendoza	Municipalidad Provincial de Huamanga	Alcalde
Crayla Alfaro A.	Gobierno Provincial de Cusco	Regidora
Francisco Ausin Cantero	AECID Perú	Responsable de Programas
José Luis Cañavate	Municipalidad de Cusco	Director del Plan de Movilidad y Espacios Públicos
Enrique López-Hurtado	UNESCO	Coordinador del Sector Cultura
Carlos Manuel Moscoso Perea	Gobierno Provincial de Cusco	Alcalde
Shirley Mozo Mercado	Municipalidad de Rímac	Gerente de Gestión Urbana
José Luis Pimentel Bolaños	AECID Perú	Coordinador General
Úrsula Ruiz	Patronato Pikimachay	Directora
Paloma Ruiz González	CAF Banco de Desarrollo de América Latina	Principal Executive - Transport Infrastructure
Juan de la Serna Torroba	AECID Perú	Responsable Programa Patrimonio

Uruguay

Silvana Pissano	Intendencia Municipal de Montevideo	Responsable Departamento Desarrollo Urbano
-----------------	-------------------------------------	--



Participantes. Fuente: Oficina Técnica de Cooperación AECID en Lima (Perú)



Este libro se terminó de imprimir en Madrid,
en noviembre de 2019

