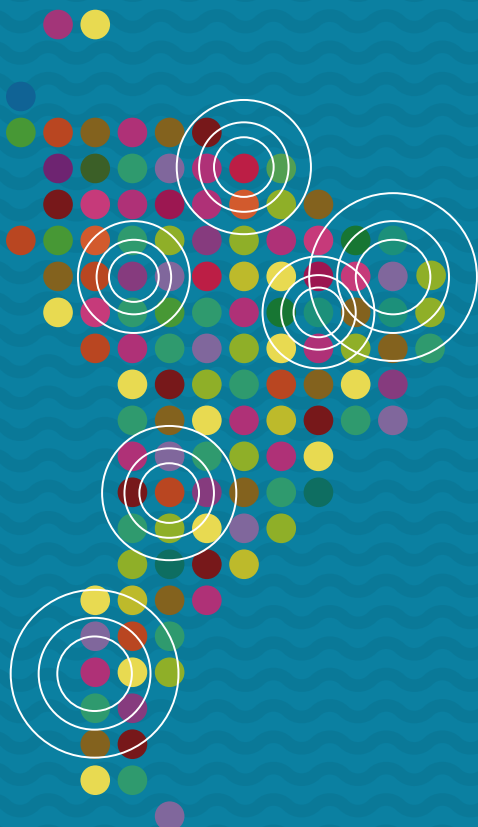
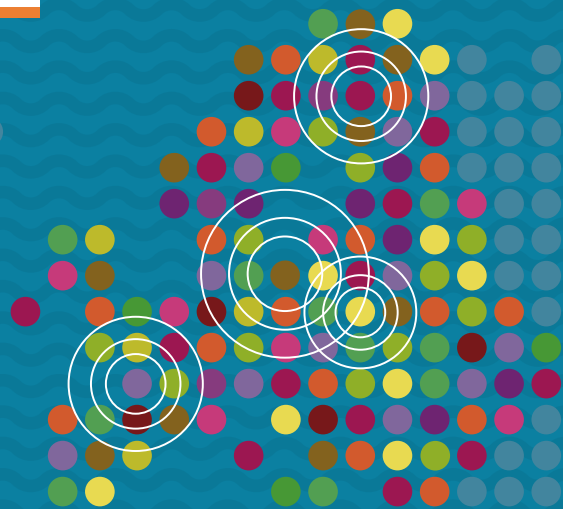




Comisión
Europea



URBELAC

Red de Ciudades Europeas,
Latinoamericanas
y del Caribe para
el desarrollo urbano
integrado y sostenible
2010-2013

*Europe Direct es un servicio que le ayudará a encontrar respuestas
a sus preguntas sobre la Unión Europea.*

Número de teléfono gratuito (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Algunos operadores de telefonía móvil no autorizan
el acceso a los números 00 800 o cobran por ello.

Comisión Europea, Dirección General para la comunicación, la información y las relaciones
de la Política Regional con Terceros países
Mrs Ana-Paula Laissy
Avenue de Beaulieu 1 – 1160 Brussels – BELGIUM
Correo electrónico: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_es.htm

Más información sobre la Unión Europea, en el servidor Europa de Internet (<http://europa.eu>).

Al final de la obra figura una ficha catalográfica.

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2014

ISBN 978-92-79-37214-8

doi:10.2776/73041

© Unión Europea, 2014

Se autoriza la reproducción siempre que se cite la fuente.

Las opiniones expresadas en esta publicación no reflejan necesariamente el punto de vista
de la Comisión Europea o del Banco Interamericano de Desarrollo.

Fotografías (paginas):

Página 9: © Unión Europea, 2014

Página 11: © Unión Europea, 2014

Página 14: © Mario Roberto Durán Ortiz, Creative Commons

Página 15: © Diego Delso, Wikimedia Commons

Página 17: © Jean-Marc Digne Creative Commons Attribution Share Alike

Página 19: © Daniele, Creative Commons

Printed in Belgium

Comisión Europea

**URBELAC – Red de Ciudades Europeas, Latinoamericanas y del Caribe
para el desarrollo urbano integrado y sostenible 2010-2013**

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea

2014 — 24 pp. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-79-37214-8

doi:10.2776/73041

CÓMO OBTENER LAS PUBLICACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA

Publicaciones gratuitas:

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- En las representaciones o delegaciones de la Unión Europea.
Para ponerse en contacto con ellas, consulte el sitio <http://ec.europa.eu>
o envíe un fax al número +352 2929-42758.

Publicaciones de pago:

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Suscripciones de pago (por ejemplo, a las series anuales del Diario Oficial de la Unión Europea o a las recopilaciones de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea):

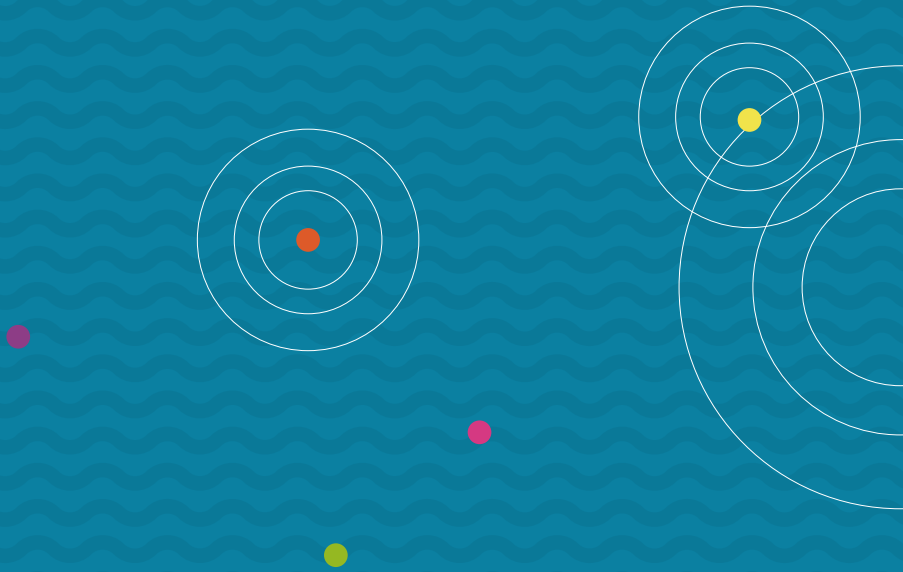
- A través de los distribuidores comerciales de la Oficina de Publicaciones de la Unión Europea (http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm).

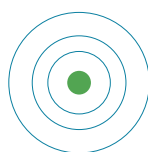
URBELAC

Red de Ciudades Europeas,
Latinoamericanas
y del Caribe para
el desarrollo urbano
integrado y sostenible
2010-2013

Glosario

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CE	Comisión Europea
DG REGIO	Dirección General de Política Regional y Urbana de la CE
ICES	Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles
ALC	América Latina y el Caribe
PIB	Producto Interior Bruto
APP	Asociaciones Público-Privadas
URBELAC	Red de Ciudades Europeas, Latinoamericanas y del Caribe





Índice

1. Antecedentes	4
2. Marco conceptual	6
3. Fases y temas	7
Fase 1. Lanzamiento.....	8
Fase 2. Identificación de mejores prácticas y análisis.....	9
Fase 3. Aprendizaje: profundizaciones de mejores prácticas y visitas.....	10
Tres ejes temáticos principales de URBELAC II.....	10
Fase 4. Acción e implementación.....	13
4. Resultados	14
5. Lecciones aprendidas	20
6. Recomendación para URBELAC III	21

Anexos

Anexo 1. Síntesis de las ciudades participantes.....	22
--	----

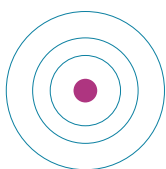
Cuadros

Cuadro 1. Eje 1. Modelo de gestión en áreas específicas	15
– La Laguna. Plan Especial de Protección y Oficina de Gestión del Centro Histórico	
– Edimburgo. Gestión de Sitios Patrimonio de la Humanidad	
Cuadro 2. Eje 2. Ciudad compacta	16
– Málaga. Promoción integral de modelos urbanos sostenibles: Plataforma CAT-MED	
– Pereira. Sistema Integrado de Transporte Masivo (Megabus)	
Cuadro 3. Eje 3. Turismo	18
– Cuenca. Turismo y ordenación territorial. Programa de Actuación Urbana Barranco 2011	
– Venecia. Plan de gestión del Centro Histórico	

Tablas

Tabla 1. Fases de URBELAC II.....	7
Tabla 2. URBELAC II. Problemas de interés seleccionados por los socios.....	8
Tabla 3. URBELAC II. Mejores prácticas propuestas por ciudad participante.....	12
Tabla 4. URBELAC II. Proyectos específicos identificados por las ciudades por cada eje.....	13

1. Antecedentes



El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Comisión Europea (CE) están convencidos de que el fortalecimiento de las ciudades es un factor clave para el fomento del desarrollo sostenible a nivel global, regional y local. Sus programas de acción incluyen, por tanto, el desarrollo de una participación creciente de las ciudades en las políticas de desarrollo sostenible y cohesión social y de una cooperación más dinámica entre ellas, por medio de la organización de redes.

Creada en noviembre de 2010, la red URBELAC se fundamenta en el interés común de ambas organizaciones para ayudar a los gobiernos nacionales, regionales y locales a afrontar el desafío de armonizar el desarrollo social, la productividad urbana y la protección ambiental en el contexto de una concentración de población en las áreas urbanas, cada vez mayor, y en el papel central de las ciudades en los procesos de desarrollo.

En el marco de su **Política de Cohesión 2014-2020**, la Comisión Europea tiene como objetivo fomentar las estrategias integradas para mejorar e impulsar el desarrollo urbano sostenible, a fin de fortalecer la capacidad

de resiliencia de las ciudades en el contexto de interrelación de los desafíos urbanos y asegurar las sinergias entre las inversiones respaldadas por los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (ESI). Para lograr este objetivo, la propuesta de la Comisión se articula en los siguientes ejes principales: i) estrategias de inversión integradas, con un enfoque más estratégico y holístico, ii) enfoque más eficaz del desarrollo urbano en el contexto de la programación europea, iii) más oportunidades de afrontar los retos urbanos financiados por las prioridades de inversión, iv) herramientas mejoradas para realizar acciones integradas ⁽¹⁾, v) posibilidad de uso extenso de instrumentos financieros ⁽²⁾, vi) financiación mínima obligatoria destinada al desarrollo urbano sostenible integrado, vii) mayor responsabilidad de las autoridades urbanas, viii) acciones urbanas innovadoras, ix) fortalecimiento de redes de contacto ⁽³⁾.

En la CE, por medio de la DG REGIO, una de las acciones pioneras ha sido la iniciativa comunitaria URBAN, en la que han participado 200 ciudades, que promueve un enfoque integrado de las dimensiones física, social, económica y ambiental, para el desarrollo urbano ⁽⁴⁾. Por otra parte, el programa URBACT ha hecho posible el

1. La Inversión Territorial Integrada (ITI) es una herramienta para aplicar estrategias territoriales de un modo integrado. La existencia de ITI proporcionará a los Estados miembros la flexibilidad que necesitan para diseñar los Programas operativos y facilitará una ejecución eficaz de las acciones integradas gracias a una financiación simplificada. Los elementos clave para una ITI son: i) un territorio designado y una estrategia de desarrollo territorial integrada; ii) un paquete de acciones para aplicación; iii) acuerdos de gobernanza para gestionar la ITI (http://ec.europa.eu/regional_policy).

El desarrollo local a cargo de las comunidades locales (DLCL) es una herramienta para promover la aplicación de la base, las estrategias de desarrollo locales elaboradas y ejecutadas por grupos de acción local en los que participan representantes de todos los sectores de interés local. Es una extensión del enfoque LEADER en las zonas urbanas que promueven la propiedad comunitaria y la gobernanza multinivel. DLCL permite actividades de capacitación basadas en las necesidades, la creación de redes y estimular la innovación a nivel de los barrios con el fin de facultar a las comunidades para aprovechar al máximo sus potenciales endógenos (http://ec.europa.eu/regional_policy).

2. La Comisión Europea propone expandir y fortalecer aún más el uso de instrumentos financieros en el próximo período de programación y hacer de ellos una alternativa más eficaz y sostenible para complementar la financiación tradicional basada en subvenciones (http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/publication/index_es.cfm).

3. La Comisión establecerá una Red de Desarrollo Urbano que comprenda las autoridades urbanas que apliquen estrategias de desarrollo urbano sostenible de conformidad con el artículo 7, párrafo 1 del Reglamento del FEDER así como las que apliquen acciones urbanas innovadoras. Esta red actuará como un foro para el desarrollo de capacidades e intercambio entre las ciudades promotoras de nuevas técnicas y el desarrollo de las inversiones integradas. La Red no es un instrumento de financiación, sino una forma para que las ciudades compartan información sobre el uso de estos nuevos enfoques.

En el marco del objetivo de cooperación territorial europea (CTE), el programa de intercambio y aprendizaje para las ciudades continuarán proporcionarles oportunidades de establecer contactos con el fin de compartir y desarrollar buenas prácticas en el desarrollo urbano (artículo 2 del Reglamento de ETC 2014-2020). En particular, la cooperación entre las autoridades urbanas continuará bajo un programa llamado URBACT III (http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/publication/index_es.cfm).

4. URBAN fomenta estrategias innovadoras para la regeneración social y económica sostenible de municipios y ciudades pequeñas y medianas, o de barrios con dificultades financieras de ciudades de mayor tamaño. También apoya el intercambio y mejoramiento del conocimiento relacionados con la regeneración y el desarrollo urbano sostenible. Ver Establecimiento de Orientaciones para una Iniciativa Comunitaria relativa a la Regeneración Social y económica de ciudades y de barrios en crisis a fin de fomentar el desarrollo urbano sostenible-URBAN II, directriz de la Comisión a los Estados miembros del 28/04/2000, en: http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/provisions_and_instruments/g24209_es.htm

intercambio en red de conocimientos y buenas prácticas y la iniciativa JESSICA financia a través de préstamos proyectos en ciudades⁽⁵⁾. Se trata de mecanismos por medio de los cuales la Comisión Europea y las ciudades pueden compartir el beneficio de su experiencia sobre cómo las políticas regionales y de cohesión contribuyen a consolidar el proceso de integración económico-política y promover el desarrollo sostenible.

El BID apoya la construcción de ciudades sostenibles por medio de préstamos y asistencia técnica, para reforzar sus capacidades de planificación y regulación urbana, inversión en la rehabilitación de zonas céntricas e históricas, modernización de las infraestructuras y mejora de los servicios urbanos. Con un enfoque integrador, también financia proyectos de expansión del transporte colectivo urbano, la promoción del desarrollo económico local, la provisión de vivienda para familias de bajos ingresos y la creación de parques y espacios verdes.

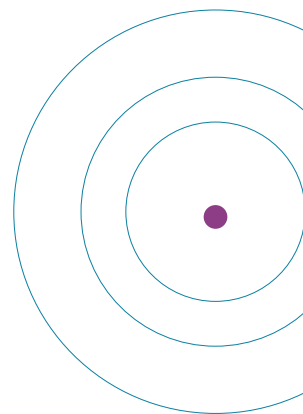
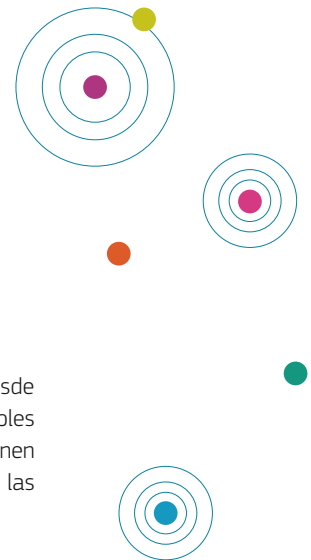
En sus programas de desarrollo urbano, el Banco enfatiza la expansión de la capacidad de los gobiernos locales para mejorar sus sistemas fiscales, financieros y de planificación. Con préstamos y subvenciones, respalda de modo selectivo los proyectos que contribuyen a robustecer la capacidad de los países para responder a los desafíos de la urbanización acelerada en la región. No solo desde la perspectiva de una institución financiera, sino también como generador, difusor y articulador del conocimiento en términos de desarrollo socioeconómico e institucional⁽⁶⁾.

En este marco, el BID lleva adelante URBELAC y, desde 2011, la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES)⁽⁷⁾. Los dos programas se complementan y tienen como objetivo general mejorar la calidad de vida en las ciudades de América Latina y el Caribe.

A partir de los tres pilares temáticos de la ICES – i) sostenibilidad ambiental y el cambio climático, ii) desarrollo urbano sostenible, y iii) sostenibilidad fiscal y de gobernanza, se estructuró la primera edición de URBELAC. A petición de las ciudades participantes, URBELAC II reformuló estos pilares en tres ejes temáticos, para que convergieran con sus intereses y problemáticas.

La red coopera con los gobiernos locales en los desafíos del crecimiento urbano. URBELAC tiene un doble objetivo específico: la aplicación de nuevos enfoques y metodologías para las intervenciones urbanas y, por medio del intercambio de información sobre el desarrollo urbano integrado y sostenible entre Europa y ALC, ayudar a los responsables políticos, profesionales y directores metropolitanos de las ciudades a definir acciones y enfoques técnicos, teóricos y prácticos, que serán los resultados concretos del programa de cooperación adoptados por la ciudad para mejorar la localización de sus inversiones en el desarrollo urbano sostenible.

5. JESSICA (Ayuda Europea Conjunta en Apoyo de Inversiones Sostenibles en Zonas Urbanas) proporciona apoyo a través de fondos reembolsables a proyectos que formen parte de un plan integrado para el desarrollo urbano sostenible. Ver: <http://www.eib.org/products/jessica/index.htm>
URBACT coordina los intercambios entre numerosos y diversos socios, geográficamente alejados, y les ayuda a definir un plan de acción local eficiente y pertinente. Cada proyecto se centra en problemas específicos; por ejemplo, el patrimonio urbano http://urbact.eu/fileadmin/Projects/HERO/projects_media/HerO_Strategy_Paper_web.pdf Hay iniciativas sectoriales concretas, como ELENA (Asistencia Técnica para los Proyectos de Energía Local Europeos), que apoya la preparación, aplicación y financiación de los programas de inversión. Ver en: http://www.eib.org/products/technical_assistance/elena/index.htm o CIVITAS («Sostenibilidad-Vitalidad-Ciudad» o «Transporte mejor y más limpio en las ciudades»), cuya finalidad es ayudar a las ciudades a tomar medidas de transporte y políticas dirigidas a la movilidad urbana sostenible. Ver en: <http://www.civitas-initiative.org>
6. Para obtener mayor información de los objetivos generales y específicos del BID en el área del desarrollo urbano, ver: <http://www.iadb.org/en/about-us/urban-and-housing-development,6228.html>
7. Para obtener más información sobre la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), ver: <http://www.iadb.org/en/publications/publication-detail,7101.html?id=45926&dcLanguage=es&dcType=Discussion%20Papers%20%26%20Presentations&doctype=Discussion%20Papers%20%26%20Presentations&docTypeID=DiscussionPP&searchLang=&keyword=&selectList=All&topicDetail=0&tagDetail=0&jelcodeDetail=0&publicationCover=1&topic=SUST>



2. Marco conceptual

URBELAC tiene como objetivo fomentar entre las dos regiones, UE y ALC, el desarrollo sostenible en las ciudades mediante la creación de redes y el intercambio directo de experiencias entre los diversos actores públicos, con problemas parecidos, de prácticas recomendadas y de lecciones aprendidas relacionadas con las políticas y las acciones urbanas sostenibles e integradas.

A diferencia de otras redes, y reconociendo que las «buenas ideas» tienen que tener un «buen promotor» para ser ejecutadas, una de sus características específicas es que se dirige directamente a políticos y técnicos municipales. Se centra en el desarrollo de acciones que se puedan aplicar a corto plazo, aprovechando el interés y compromiso de los políticos, pues los cambios de alcaldes suelen ser cada 3 o 4 años, en especial en ALC. Otras redes incluyen varios actores locales (sector académico, sociedad civil, asociaciones empresariales, etc.), lo que genera una discusión abierta, muy útil a otro nivel, pero que difícilmente permite desarrollar actividades a corto plazo o «plazo político».

Entre las ventajas más relevantes del programa se incluyen: i) el análisis, la evaluación del rendimiento y la identificación de estrategias y soluciones concretas de prácticas recomendadas ejecutadas por otras ciudades, ii) el suministro de herramientas y conocimientos útiles para la identificación de acciones con enfoques integrados para el desarrollo y iii) el acceso a programas de cooperación internacional, como la ICES del BID. Para acceder a estas ventajas, las ciudades participantes en la red se organizan en beneficiarias y tutoras. Las ciudades beneficiarias son las que solicitan información y prácticas recomendadas en problemas concretos. Las ciudades tutoras son las que aportan dicha información. En URBELAC II, esta dinámica se volvió más intercambiable entre las ciudades de ambas regiones.

En su primera versión, URBELAC se dirigió a las ciudades intermedias⁽⁸⁾, pero la experiencia llevó a plantear la necesidad de evaluar si es útil mantenerla sólo para este tipo de ciudades, considerando, por ejemplo, que han participado ciudades que en su país son grandes y tienen una influencia en su entorno metropolitano importante, como Cochabamba y Puerto España, de ALC, Florencia, Madrid, Oporto y Venecia, de la UE.

Aunque las dos versiones tuvieron la misma estructura organizativa, los enfoques de intervención se modificaron de acuerdo con las necesidades surgidas en su implementación. La primera fue concebida como instrumento de intercambio unilateral de experiencias desde Europa hacia ALC, o sea, las ciudades europeas eran siempre tutoras y las de ALC siempre beneficiarias. En URBELAC II, el intercambio fue integral, porque todas las ciudades latinoamericanas y europeas se beneficiaron al mismo tiempo de las mejores prácticas identificadas y analizadas, pudiendo ser tutoras o beneficiarias indistintamente. Las prácticas latinoamericanas resultaron de gran interés tanto para las ciudades de la región como para las europeas. A partir de esta necesidad, URBELAC II fue concebida como un intercambio recíproco, por lo cual se eligieron un número igual de ciudades por cada continente.

La metodología de aplicación de URBELAC se sustenta en actividades con altos niveles de participación mediante los siguientes instrumentos de trabajo:

- **Mesas redondas.** Talleres con todos los participantes para discutir sobre las temáticas tratadas. Clave para el intercambio de ideas, políticas, estrategias de desarrollo y reforzamiento de colaboración.
- **Grupos de trabajo.** Organizados por tema, según problemas y necesidades de cada ciudad, para optimizar la experiencia de los participantes. A nivel local, cada ciudad participante crea su grupo con personal municipal y eventualmente de las otras organizaciones territoriales interesadas en el programa.
- **Intercambios continuos.** Flujo permanente de información centralizada y bilateral entre los participantes.
- **Visitas de campo.** Visitas organizadas por grupos de temas a las ciudades con mejores prácticas para examinar los elementos clave del buen éxito. Funcionan también como mecanismos de contactos adicionales, incluso con empresas públicas y privadas locales que operan en el sector.
- **Boletines e información electrónica.** Las ciudades participantes mantienen contacto permanente compartiendo un depósito de informaciones y con la difusión de boletines donde se consolida la información, en cada una de las etapas de su aplicación.

8. Ciudad que, por número de habitantes, se puede considerar intermedia con respecto a su país de pertenencia.

Fase 1. Lanzamiento

Desde abril hasta junio de 2012, continuando con la metodología de URBELAC I basada en un conjunto de criterios de selección⁽⁹⁾, el BID eligió las ciudades latinoamericanas que identificaron experiencias de su interés en ciudades europeas y expresaron algunas preferencias. A su vez, la CE identificó otras ciudades con prácticas exitosas en las mismas áreas, para realizar la selección final de las ciudades europeas.

A continuación se convocó a todas las ciudades participantes para que definiesen un grupo de trabajo interno, concretaran sus objetivos y expectativas, y concluyesen un análisis general de su participación, teniendo en cuenta los ejes de la red y las características de las

ciudades identificadas, con los problemas de interés para debatir en URBELAC. Toda la información fue compartida. La tabla 2 resume los problemas que las ciudades participantes seleccionaron para esta fase.

Las ciudades centraron su atención en los ámbitos de la sostenibilidad ambiental, incluyendo cambio climático y eficiencia energética (pilar 1) y la sostenibilidad urbana (pilar 2), marcando una diferencia en relación con los participantes en la primera edición, donde se trataron temáticas relacionadas con los tres pilares. Las ciudades prefirieron tratar los temas relativos al pilar de sostenibilidad fiscal/económica, de forma transversal, en relación con cada proyecto.

TABLA 2.
URBELAC II
Problemas
de interés
seleccionados
por los socios

(En cursiva las ciudades europeas)

Ciudad	Temas
Cochabamba	Desarrollo urbano integrado.
Cuenca	Mejorar la calidad medioambiental de las áreas urbana y periférica de la ciudad.
<i>Edimburgo</i>	Tiene buena protección de su centro histórico, en buen estado de conservación y, en general, los edificios bien ocupados por residentes, visitantes y masa laboral. Pero los espacios públicos y tráfico entre otras áreas, requieren atención. El centro de la ciudad aborda la competencia de otras áreas en términos de oferta comercial. La ciudad no tiene aún un balance satisfactorio entre estos elementos.
<i>La Laguna</i>	Gestión de mercados municipales callejeros. Recolección de residuos sólidos domiciliarios. Tráfico automatizado en áreas peatonales, con acceso controlado para residentes.
Manizales	Modelo de ocupación requiere proyección y mejora en las condiciones de vida, con focos principales en las formas y áreas de asentamientos, interacción y movilidad -principalmente urbana- con un proceso de integración con ciudades vecinas.
<i>Málaga</i>	Implementación de modelos urbanos sostenibles como base de la cohesión social y territorial. Foco de interés en la recuperación integral de la ciudad, accesibilidad a los servicios básicos, eficiencia energética e introducción de nuevas tecnologías. Modelo urbano capaz de mitigar efectos del cambio climático.
Mar del Plata	Desarrollo urbano sostenible en destinos turísticos y áreas costeras.
Pereira	Modelo de desarrollo que genera desempleo asociado al sector primario e industrial (negocios y servicios de baja complejidad). Modelo de ocupación del territorio rezagado en comparación con el crecimiento económico. Necesidad urgente de abordar exigencias para la preservación de los ecosistemas estratégicos. Coherencia entre el crecimiento económico, igualdad en la distribución de ingresos, más y mejor empleo, reducción de la pobreza y un ambiente saludable.
<i>Venecia</i>	Desarrollo urbano sostenible para los destinos turísticos (centros históricos y áreas costeras). Aumentar la participación de inversores y ciudadanos en las decisiones de planificación urbana.

9. Entre otros, el interés de la ciudad en participar, actividades desarrolladas o en proceso, ciudades medianas, actividades realizadas según los ejes de URBELAC.

Fase 2. Identificación de mejores prácticas y análisis

Esta fase, que se concretó en dos etapas entre julio y octubre de 2012, tuvo como principales actividades: (i) el intercambio de informaciones y (ii) la identificación de los problemas de las ciudades integradas en la red, con vistas a la definición de las mejores prácticas de referencia.

Durante la primera etapa, se analizaron de manera pormenorizada los problemas específicos identificados, a fin de determinar las correspondientes buenas prácticas recomendadas.

BOGOTÁ (23-25 OCTUBRE 2012) Primera reunión URBELAC

La segunda etapa tuvo como punto culminante el primer seminario, que se celebró en Bogotá del 23 al 25 de octubre de 2012, con la asistencia de dieciocho representantes de las ciudades participantes, del BID y de la Comisión Europea.

El encuentro, denominado *Lecciones de la Experiencia en Desarrollo Urbano Sostenible*, tuvo como objetivos aclarar la metodología de trabajo; permitir que las ciudades se presentaran, se conocieran, identificaran las necesidades específicas y las mejores prácticas a intercambiar, objeto de las actividades posteriores.

De forma paralela, los participantes en URBELAC II asistieron a la inauguración del encuentro de ciudades agrupadas en URB-AL y pudieron también participar en sus talleres⁽¹⁰⁾. Cumplieron, así, con el objetivo de la red de intercambiar experiencias como aspecto clave de la cohesión territorial y desarrollo urbano sostenible, además de reforzar la coordinación y colaboración entre ambas iniciativas.



El alto número de solicitudes de mejores prácticas da cuenta de una gran cooperación entre ciudades de ALC y la UE, más allá de sus dimensiones, ubicación geográfica y niveles de desarrollo. Constituyó una demostración palpable sobre cómo las necesidades de colaboración se entrecruzan y permiten reducir los costos de estudio e implementación al compartirse en una mesa abierta las lecciones caso por caso. Este tipo de sinergias es de gran interés, porque permitirán a los planificadores y a los líderes de los municipios solicitantes, una toma de decisiones más eficiente en la definición y ejecución de los proyectos.

Cada ciudad manifestó sus necesidades informativas, así como las correspondientes ciudades que les pueden ofrecer dichas informaciones (socios estratégicos). A partir de estas temáticas, las ciudades definieron proyectos específicos y concretos que deseaban aplicar a corto plazo, gracias al intercambio de experiencias con las otras ciudades participantes en URBELAC II.

10. Entre los temas analizados por URB-AL figuraron las dimensiones institucional, cívica, social, territorial y de productividad y empleo. URB-AL es un programa de cooperación regional de la Comisión Europea con América Latina cuyo objetivo es contribuir a incrementar el grado de cohesión social y territorial en las colectividades regionales y locales. El objetivo específico del programa es consolidar o promover procesos y políticas públicas de cohesión social que puedan convertirse en modelos de referencia capaces de generar debates e indicar posibles soluciones a los gobiernos regionales y locales latinoamericanos que deseen impulsar dinámicas de cohesión social. Para las conclusiones del diálogo de URB-AL en Bogotá, ver: http://www.urb-al3.eu/uploads/urbsocialdocumentos/agenda_bogota_final.pdf



Fase 3. Aprendizaje: profundizaciones de mejores prácticas y visitas

Desde noviembre de 2012 hasta junio de 2013, las ciudades participantes intercambiaron experiencias de las mejores prácticas discutidas durante la reunión en Bogotá. Cada una preparó las informaciones sobre las temáticas profundizadas en los *talleres* en Copenhague (diciembre de 2012) y en La Laguna (junio de 2013).

COPENHAGUE (3-5 DICIEMBRE 2012) Segunda reunión URBELAC

En la reunión de Copenhague, del 3 al 5 de diciembre de 2012, participaron todas las ciudades, con excepción de Manizales. El encuentro se desarrolló en paralelo con el Fórum Anual de URBACT, un programa financiado por el Fondo Europeo para el Desarrollo Regional de la Comisión Europea, que tiene por objetivo favorecer el aprendizaje de los actores urbanos sobre los temas relacionados con el desarrollo urbano sostenible⁽¹¹⁾. Durante la ceremonia inaugural del foro, el BID presentó URBELAC y sus ciudades participantes, describiendo los objetivos y actividades realizadas en sus dos ediciones. En este contexto, las ciudades de la red participaron también en los talleres de URBACT.

Tres ejes temáticos principales de URBELAC II

El objetivo específico de la reunión de Copenhague fue activar el proceso de aprendizaje de las ciudades participantes, posibilitado por la realización de mesas redondas temáticas entre ellas respecto de las mejores prácticas tratadas y con invitados especializados en una o más temáticas de interés para las ciudades⁽¹²⁾. Las conclusiones de la reunión en Copenhague se concentraron en tres ejes temáticos principales, que orientaron el trabajo en los meses finales de la segunda edición:

- **Eje 1. Modelos de gestión de áreas urbanas específicas.** Las ciudades participantes se refieren a las siguientes áreas específicas: centros/sectores urbanos y barrios específicos (Mar del Plata); centros históricos (Cuenca, Edimburgo, La Laguna, Oporto, Venecia); áreas con especialización turística (Mar del Plata, Venecia), especialización monumental (Cuenca), o áreas con altos riesgos ambientales (Manizales).

- **Eje 2. Ciudad compacta.** Esta línea incluye un conjunto temático de interés para todas las ciudades, particularmente relacionado con el tráfico y el transporte, la planificación urbana, el espacio público, la interconexión entre todas las áreas de la ciudad, en especial entre el centro urbano y la periferia.
- **Eje 3. Gestión del turismo como decisión política con repercusiones sobre el modelo de ciudad.** Ésta línea crítica incluye temáticas como la gestión de la presión del turismo en la ciudad, la capitalización del valor de la tierra y del espacio público, los modelos de expansión del turismo en la región, la gestión de los impactos del turismo sobre la estructura social e histórica (pérdida de autenticidad y falsificación de identidad, etc.).

En el contexto de los ejes temáticos principales, cada ciudad identificó proyectos específicos para profundizar sus intereses. Entre estos, destacan:

Eje 1.

Modelo de gestión de áreas específicas

1. Impacto de un sistema de tranvía en el centro y mecanismos de gestión del proyecto.
2. Modelos de gestión de áreas específicas (centros históricos y barrios consolidados).

Eje 2.

Ciudad compacta

1. Tendencias de los Planes de Ordenación Territorial de áreas específicas (o revisión de los planes territoriales existentes). Hubo convergencia entre los participantes sobre la necesidad de tener instrumentos urbanísticos eficientes, para generar una ciudad sostenible; por tanto, la preocupación sobre la planificación también estuvo relacionada con la temática discutida en URBELAC II respecto a *Ciudad compacta y compleja como modelo de sostenibilidad con visión integral de la ciudad*: gestión y control de la movilidad, recogida selectiva de basuras, mecanismos de participación pública, iniciativas de gestión de riesgos, etc.⁽¹³⁾

11. Véase, por ejemplo, el Manual de Desarrollo de Planes de Acción Local para los Programas Operativos de los Fondos Estructurales de la Unión Europea para las Ciudades y las Autoridades de Gestión Comprometidas con Proyectos URBACT.

http://urbact.eu/fileadmin/Projects/MILE/outputs_media/mile_handbook_Es.pdf

12. Participaron Fuel Cells & Hydrogen, Joint Programming Initiative Urban Europe y de la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA).

13. Los proyectos son solo ejemplos de los que las diferentes ciudades identificaron.



Eje 3. Gestión del Turismo

1. Reglamentación y gestión del turismo sostenible. Busca la definición de un modelo que no cambie las dinámicas tradicionales de la ciudad, es decir, «habitables antes que visitables». Esto implica una gestión simultánea del turismo – como decisión política desde el ámbito municipal – con el establecimiento de mecanismos y procedimientos de control en línea con los de planificación y ordenación territorial, que equilibre las funciones residenciales y de turismo.

2. Participación de la población en gestión de riesgos. Varias ciudades se mostraron interesadas en proyectos e instrumentos específicos, entre ellos la preparación de una Agenda Local 21 ⁽¹⁴⁾.

La discusión de la primera mesa redonda trató la Agenda Local 21; el modelo de ciudad compacta; vinculación con la comunidad modelos de gestión de los centros históricos y las asociaciones público-privadas (APP). La segunda mesa trató sobre Desarrollo Turístico, abordó los impactos del turismo; la presión del turismo en los centros históricos; los sistemas de seguimiento del turismo; la preservación del uso residencial en los centros históricos; las asociaciones para el desarrollo de la actividad turística, y cambio climático y eficiencia energética. La tercera sesión se dedicó a los espacios públicos e infraestructuras, profundizando en las áreas de transporte, espacio público, áreas peatonales, valorización y rehabilitación de los centros históricos.

Un examen del plan de visitas de campo a las ciudades europeas, permite comprobar cómo el trabajo de las fases anteriores tiene una correlación que posibilita a los representantes de las ciudades profundizar *in situ* con sus contrapartes la cualidad de las experiencias requeridas.

La tabla 3 recopila las mejores prácticas identificadas por cada ciudad en los tres ejes temáticos. A partir de estos, se identificaron los proyectos específicos para el intercambio de experiencias entre todos los participantes URBELAC II, que se resumen en la tabla 4.

LA LAGUNA (4-5 JUNIO 2013) Tercera reunión URBELAC

El segundo hito de esta fase lo constituyeron la reunión en La Laguna y las visitas de campo a las ciudades europeas, cuya primera ronda – para los representantes de ALC – se realizó entre el 27 de mayo y el 3 de junio de 2013.

El encuentro de La Laguna, 4 y 5 de junio de 2013, se organizó bajo la modalidad de mesas redondas temáticas, cada una de las cuales se inició con una discusión abierta para clarificar dudas sobre las mejores prácticas visitadas.

14. La Agenda Local 21 tiene sus orígenes en el Programa 21 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aprobado en la Conferencia de Río de Janeiro en 1992. Su proceso se refiere a un esfuerzo de un municipio para implementar un acuerdo de los distintos sectores de cada comunidad local, para la realización – a largo plazo – de un plan de acción hacia la sostenibilidad, por medio de objetivos, metas, instrumentos, acciones, evaluación, criterios y métodos.

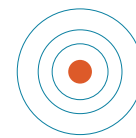


TABLA 3. URBELAC II

Mejores prácticas propuestas por ciudad participante

(En cursiva las ciudades europeas)

Ciudades	Eje 1. Modelos de gestión de áreas urbanas específicas	Eje 2. Ciudad compacta	Eje 3. Gestión del turismo
Cochabamba		Intervención integral en procesos de desarrollo urbano (<i>preservación del patrimonio, desarrollo de servicios – policía integral, mercados, espacios verdes, colegios</i>).	
Cuenca	Gestión integrada de cuencas para la protección de fuentes de agua (Gestión de fuentes hídricas).	Cambio Climático y adaptación en la planificación de modelos urbanos. Plan Maestro de Tránsito y Transporte.	Programa de Actuación Urbana Barranco 2011 (Turismo y Ordenación territorial: <i>control del crecimiento e intervenciones para revalorizar el área central o crear centros con mejor calidad de vida</i>).
Edimburgo	Gestión de Sitios Patrimonio de la Humanidad.	Eficiencia energética y áreas verdes en el contexto urbano. Construcción de un sistema de tranvía a lo largo de la ciudad.	Involucramiento, compromiso e inclusión con las comunidades locales.
La Laguna	Plan Especial de Protección Oficina de Gestión del Centro Histórico.	Construcción de un sistema de tranvía a lo largo de la ciudad. Plan Director para el programa de obras de peatonalización y espacios públicos.	
Málaga	Viva la calle: actuaciones de recuperación integral del centro histórico de Málaga.	Promoción integral de modelos urbanos sostenibles: Plataforma CAT-MED. Agenda Local 21: Sistema de indicadores.	
Manizales	Gobierno en la calle: modelo de gobierno cercano a la gente.	Sostenibilidad fiscal y gobernanza (gestión pública moderna y participativa). Sostenibilidad urbana (movilidad sostenible, transporte público). Sostenibilidad ambiental y cambio climático (ordenación territorial y usos del suelo). Gobernanza y seguridad Sostenibilidad social y económica (parque tecnológico, digitalización, etc.).	
Mar del Plata	Modelo de Gestión con Participación Ciudadana.	Gestión integral de residuos sólidos.	
Pereira		Sistema Integrado de Transporte Masivo (Megabus).	
Oporto	Participación de la población en el proceso de rehabilitación del centro histórico. Plan de gestión del centro histórico de Oporto y sistema de seguimiento (Patrimonio de la humanidad). Oporto Vivo (Empresa de Rehabilitación Urbana).	Construcción de un sistema de tranvía a lo largo de la ciudad.	Rehabilitación, Sustentabilidad y Desarrollo Económico.
Venecia	Plan de Gestión del sitio Unesco de Venecia: metodología participativa.	Plan Regulador General del Centro Histórico.	Desarrollo urbano y gestión del turismo masivo: <i>Desarrollo de un sistema de movilidad para un público masivo bajo impacto ambiental</i> .



Fase 4. Acción e implementación

Esta fase hace referencia a la selección, por parte de cada una de las ciudades participantes, de proyectos específicos identificados durante el intercambio de experiencias, y que pueden ser aplicados a corto plazo con acciones específicas por cada ciudad.

El conjunto de mejores prácticas por ciudades permitió extraer lecciones sobre el modo de fomentar soluciones concretas para sus problemas a corto plazo, además de estimular la creación de redes de intercambio más allá de URBELAC.

Las ciudades participantes identificaron siete proyectos específicos y organizaron un grupo permanente por cada uno de ellos, con el fin de continuar trabajando juntos, compartiendo experiencias tras URBELAC II. Del mismo modo, las ciudades de ALC han tenido posibilidad de seguir trabajando y profundizando en la búsqueda de soluciones con su participación en la ICES/BID. Los proyectos específicos seleccionados para implementar en conjunto, en el próximo futuro, se resumen en la tabla 4.

Eje 1. Modelo de gestión de áreas específicas

TABLA 4.
URBELAC II
Proyectos
específicos
identificados
por las
ciudades por
cada eje

(En cursiva las ciudades europeas)

Proyecto	Ciudad líder con mejor práctica	Ciudades interesadas
Movilidad sostenible, especialmente con respecto al desarrollo de un sistema de carriles para bicicleta, tranvía, etc.	Mar del Plata	<i>Edimburgo, Cuenca, La Laguna</i>
Gestión del centro histórico, incluyendo el desarrollo de una ventanilla única	<i>La Laguna</i>	<i>Edimburgo, Cuenca, Mar del Plata, Venecia</i>

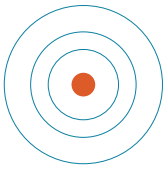
Eje 2. Ciudad compacta

Proyecto	Ciudad líder con mejor práctica	Ciudades interesadas
Participación ciudadana en la gestión del centro histórico	<i>Edimburgo</i>	<i>Cuenca, La Laguna, Pereira, Oporto, Venecia</i>
Agenda Local 21	<i>Málaga</i>	<i>Cochabamba, Cuenca, Pereira</i>
Cambio Climático: planes de mitigación	<i>Edimburgo</i>	Todas las ciudades
Gestión de riesgo	Pereira	<i>Cuenca, Edimburgo, Málaga, Manizales, Mar del Plata, Oporto, Venecia</i>

Eje 3. Turismo

Proyecto	Ciudad líder con mejor práctica	Ciudades interesadas
Definición de un modelo de medición del impacto negativo/positivo del turismo en el tejido social y económico de los centros históricos	<i>La Laguna</i>	<i>Venecia, Mar del Plata, Edimburgo, Oporto, Málaga, Cuenca</i>

4. Resultados



URBELAC es un valioso instrumento a disposición de las ciudades para identificar ideas y soluciones a problemas concretos. En particular, el intercambio de experiencias y la transmisión de conocimientos han incentivado y mejorado el proceso de aplicación de acciones específicas en todas las áreas.

URBELAC I y II han tenido un fuerte impacto en términos de resultados logrados. Durante la aplicación de las actividades de la red, las ciudades participantes organizaron grupos de trabajo específicos compuestos por actores clave de las diferentes instituciones de cada municipalidad.

Como la primera edición tuvo como beneficiarios principales las ciudades latinoamericanas y caribeñas, los impactos registrados, en términos de acciones concretas, se refieren esencialmente a estas. En la segunda edición, casi todas estas ciudades iniciaron un plan específico por medio de la ICES que ha sido la base para la planificación y priorización de acciones concretas. En URBELAC II, como resultado de esta dinámica, se logró la realización de acciones concretas en ciudades de la primera edición; entre ellas, cabe destacar:

- **Santa Ana.** Trabaja en un proyecto de rehabilitación del centro histórico. El BID tiene previsto financiar las intervenciones, y está proporcionando asistencia técnica, para lo cual fueron contratados los expertos que gestionan el Centro Histórico de La Laguna.
- **Puerto España.** Implementa un programa con inversiones en varios sectores de la ciudad; El BID da financiación y asistencia técnica, que cuenta con participación de expertos europeos.
- **Goiânia.** Modificó su modelo de vialidad sobre la base de las recomendaciones de URBELAC. La experiencia es muy exitosa, a tal punto que el alcalde asumió las recomendaciones implementadas como parte de su campaña electoral de reelección.
- **Trujillo.** Implementó un nuevo sistema de recolección y reciclaje de basura acompañado con programas de educación y sensibilización de acuerdo con lo elaborado en URBELAC, teniendo como base la experiencia de la ciudad sueca de Malmö.

Los principales resultados generales de URBELAC II son:

- **Definición de acuerdos bilaterales.** Algunas ciudades acordaron bilateralmente intercambiar informaciones y experiencias con respecto a una temática específica.



Un ejemplo es el acuerdo de colaboración entre Málaga y Pereira, para la transmisión de la experiencia española en la definición y aplicación de la Agenda Local 21.

- **Planificación a largo plazo.** Cada ciudad de ALC ha identificado y detallado, con el apoyo de pares europeas, uno o más proyectos de interés prioritario. Estos podrían ser aplicados por las mismas ciudades, que podrían seguir contando con el apoyo financiero y/o técnico del BID a través de algunos de sus varios instrumentos.
- **Identificación de nuevas oportunidades.** Algunas ciudades aprovecharon la participación de las instituciones invitadas a las reuniones – Agencia Europea de Medio Ambiente, Fuel Cells e Hydrogen Joint Undertaking (FCH-JU) – para identificar nuevas oportunidades de colaboración y financiación. Un ejemplo es la cooperación entre FCH-JU y Venecia para la aplicación de nuevas tecnologías en el transporte público marítimo de la ciudad.

Por eje, se pueden destacar algunos resultados específicos, a partir de un conjunto de mejores prácticas seleccionado por las ciudades. En los cuadros siguientes se refieren los casos de La Laguna y Edimburgo, en el eje 1; Pereira y Málaga, en el eje 2; y Cuenca y Venecia, en el eje 3.

CUADRO 1.

Eje 1. Modelo de gestión en áreas específicas

LA LAGUNA Plan Especial de Protección y Oficina de Gestión del Centro Histórico

El Conjunto Histórico de San Cristóbal de La Laguna, declarado Patrimonio de la Humanidad en 1999, tiene aprobado – desde julio de 2005 – un Plan Especial de Protección (PEP) consensuado por todas las fuerzas políticas del municipio. Desde el primer momento ha sido administrado como un Plan Estratégico de Gestión, que entiende la protección como el resultado de procesos de revitalización («se protege lo que está vivo, y está vivo lo que se usa por la comunidad»). El PEP está focalizado para que en el conjunto histórico «pasen cosas» y, sobre todo, para devolver a los ciudadanos un espacio al que hacía años habían renunciado.

Sus cuatro líneas estratégicas de actuación establecen que el conjunto histórico tiene que ser un *lugar habitado* permanente por familias; *habitabile*, con un altísimo nivel de calidad ambiental; *accesible*, que acoja y no rechace a ningún ciudadano, y *con oportunidades económicas*, para crear negocios y empleo.

El PEP está administrado por la Oficina de Gestión del Centro Histórico (OGCH), una ventanilla única en la que los ciudadanos resuelven todas las cuestiones relacionadas con el Conjunto Histórico. El volumen de expedientes tramitados y la inversión realizada, tanto pública como privada – que duplica la inversión pública – dan cuenta de su gran aceptación ciudadana, y su capacidad de gestión del proceso de revitalización del conjunto histórico.

Impactos de URBELAC

URBELAC ha permitido a la ciudad de La Laguna comprender sus carencias en cuanto a la gestión del turismo y toda la actividad terciaria que genera (al igual que Málaga y Venecia), y la fragilidad de su actual estructura de participación vecinal, sobre todo en comparación con el funcionamiento de las asociaciones de vecinos de Edimburgo, y la necesidad de tener asociaciones representativas, estructuradas y coordinadas.

EDIMBURGO Gestión de Sitios Patrimonio de la Humanidad

Desde la década de los 70, bajo la responsabilidad del Comité de Conservación de la Ciudad Nueva de Edimburgo, un esfuerzo mancomunado permitió su preservación y restauración que, en la década siguiente, se desplazó a la zona medieval de la ciudad.

En los dos casos, el trabajo tuvo como objetivo crear condiciones propicias para la inversión, apoyando a las organizaciones y a los residentes en la recuperación de los edificios, con financiamiento directo.

Estas organizaciones dieron origen, en 1999, al proyecto Edimburgo Patrimonio de la Humanidad (EWH). La declaración por parte de la UNESCO como Sitio Patrimonio de la Humanidad en 1995 fue el reconocimiento de los logros alcanzados, con más de 1 200 proyectos ejecutados hasta 2013, que culminaron convirtiendo al centro de la ciudad en un exitoso espacio de uso mixto.

Edimburgo es consciente de la importancia de su ciudadanía. A pesar de estar gobernada por consenso público, EWH busca de forma activa la participación de sus ciudadanos mediante consultas públicas permanente: su trabajo se desarrolla en conjunto con la comunidad.

El Plan de Gestión del Sitio Patrimonio de la Humanidad es un ejemplo de esta actitud, que incluye acciones de concienciación y de mejores prácticas. EWH utiliza el patrimonio como una herramienta para alcanzar un conjunto de objetivos que incluyen educación e inclusión social, promocionando el concepto de la Convención de Patrimonio Mundial como un conjunto de valores compartidos.

Impactos de URBELAC

URBELAC ofreció a Edimburgo la oportunidad de aprender de forma estratégica de las experiencias de Venecia, La Laguna y, en particular, de Málaga.

Venecia muestra el impacto que se puede generar en una ciudad al designarla como prioridad nacional en términos de lograr una protección a largo plazo. En el Reino Unido es excepcional que el gobierno nacional declare una ciudad como prioridad nacional y dedique recursos financieros específicos.



La Laguna convenció a Edimburgo, a través del funcionamiento de su modelo de gestión, que una oficina pequeña, pero sin restricciones de autoridad, es el modelo apropiado para un centro de ciudad en el que hay muchos intereses que compiten, como es el caso de Edimburgo.

El ejemplo de Málaga fue clave para entender como una oficina municipal pequeña y bien gestionada puede atraer inversiones importantes de la CE y transformar un espacio deteriorado del centro histórico en uno bien planificado y restaurado. En particular, los resultados de la Plataforma para Modelos Urbanos Sostenibles

(CAT-MED) para Málaga reforzaron el valor de tener un sistema de planificación eficiente en Edimburgo, y apoyaron al gobierno municipal en ser más activos en la búsqueda de fondos comunitarios de forma integrada a un sistema propio de planificación local.

Muchos de estos resultados son fundamentales para mejorar la forma en que Edimburgo aborde su gestión en el futuro. También es una importante herramienta para hacer más visible las ciudades de ALC en Europa y conocer su trabajo, abriendo posibilidades de colaboración, alianzas, e intercambio entre profesionales de gestión urbana e innovación.

CUADRO 2. Eje 2. Ciudad compacta

MÁLAGA Promoción integral de modelos urbanos sostenibles: Plataforma CAT-MED

La Plataforma para Modelos Urbanos Sostenibles (CAT-MED) reúne ciudades y regiones en una escala multinivel (máximos representantes políticos, técnicos y actores clave) con el objetivo de desarrollar modelos urbanos sostenibles, basados en la ciudad clásica mediterránea compacta y compleja, donde la escala peatonal marca la proximidad con los servicios públicos.

Su metodología se basa en el desarrollo de un modelo urbano que trabaja el desarrollo de una experiencia piloto edificatoria – la Manzana Verde –, símbolo de la cohesión territorial, social y tecnológica, fomentando la participación y el debate ciudadano con la constitución de una plataforma de ciudades. Desarrolla un sistema de indicadores comunes, que permite hacer un seguimiento de las ciudades en la aplicación del modelo, apoyado por los grupos metropolitanos, y que congrega a los actores clave en la toma de decisiones para su operatividad. Los acuerdos grupales se registran en la Carta de Málaga.

Un modelo urbano. La propuesta se articula en torno a tres conceptos: la compacidad, la complejidad y la proximidad de los servicios básicos. La apuesta por este modelo contribuye a una disminución de las distancias medias recorridas para desarrollar una actividad y una mejor movilidad y accesibilidad urbana, lo que supone un menor consumo y una mayor eficiencia energética, menores niveles de contaminación atmosférica y mayor disponibilidad de tiempo para actividades personales o sociales. Mejora la cohesión social y la reducción del impacto ambiental en los entornos urbanos.

La Manzana Verde. Prototipo de cómo se puede intervenir tanto en el desarrollo de un área o barrio sostenible como en su concreción en la construcción de un edificio. Más allá de la naturaleza intrínseca de la sostenibilidad de un área, se plantea su inclusión en el entorno, entendiendo estos modelos como parte del conjunto urbano. Una cuestión fundamental es su sentido de proyecto piloto, innovador desde el punto de vista de la sostenibilidad, en relación con el modelo urbano definido por el CAT-MED, derivando en una mejor calidad de vida para el conjunto de la población donde se localice.

Sistema común de indicadores. Desarrollado de forma similar por las ciudades fundadoras, permite comprender la evolución en el tiempo de los sistemas urbanos. Se estructura en torno a cuatro ejes: i) el territorio y la configuración de la ciudad; ii) la movilidad y el transporte; iii) la gestión de los recursos naturales; y iv) la cohesión social y económica. Establece «rangos deseables» que conforman la estrategia común. El cálculo de los indicadores se apoya en un kit de software gvSIG, que es una herramienta que reúne la metodología, visión, edición y cálculo automático de cada indicador.

Grupos Metropolitanos. Los actores clave que los componen tienen como misión debatir sobre las acciones que se aplicarán para hacer efectiva la filosofía del proyecto. Desde una perspectiva operativa, por tanto, su rol es determinar las acciones que permitirán conseguir que, de modo transversal, los rangos deseables acordados por los socios se materialicen en las Manzanas Verdes.

Carta de Málaga. Documento de compromiso por el que los representantes políticos ratifican que los nuevos proyectos urbanos



pueden constituir vectores de transformación de toda la ciudad. Adhiriéndose al enfoque CAT-MED, confirman que buscan ir más allá en este proceso que explora las potencialidades de transformación de los complejos tejidos urbanos existentes. Con su firma, los alcaldes reiteran la importancia que otorgan a la cooperación internacional y su adhesión a esta red de ciudades. Con su apoyo a esta metodología, confirman también que el salto cualitativo realizado por los proyectos de cooperación es capaz de apoyar las dinámicas locales y aportar valor añadido a las políticas urbanas de las ciudades socias.

Impactos de URBELAC

El modelo de ciudad desarrollado en La Laguna ha inspirado la propuesta realizada para la ciudad marroquí de Tetuán, en el marco de un proyecto del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España, Fronteras Exteriores (POCTEFEX). Básicamente, se hizo una aplicación práctica del modelo urbano de Málaga, donde la complejidad de usos y servicios se trata a la perfección.



PEREIRA Sistema Integrado de Transporte Masivo (Megabus)

El Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pereira es del tipo BRT, que consiste en el manejo de rutas exclusivas para buses articulados de gran capacidad, que se interconectan – en estaciones intermodales – con buses pequeños llamados alimentadores de intercambio.

El sistema inició su construcción en 2003 con la creación de la empresa Megabus S.A. En octubre de 2006 puso en operación temprana su primera línea, complementándola el mes siguiente. Este sistema, que fue el primero en implementarse para ciudades intermedias en Colombia, conecta tres municipios, con aproximadamente 700 000 habitantes. Agrupa el 47% del total del transporte público que se moviliza en Pereira y Dosquebradas.

Impactos de URBELAC

En el ámbito de la sostenibilidad ambiental, a partir de las experiencias en movilidad alternativa de las otras ciudades participantes en URBELAC, Pereira decidió desarrollar un sistema de carriles para bicicleta, integradas en el Plan de Ordenación Territorial y coordinadas con el sistema integrado de transporte y demás proyectos definidos en el Plan de Movilidad.

Asimismo, a partir del intercambio de experiencias, el municipio de Pereira ha desarrollado otras acciones que permitirán plantear una ciudad sostenible:

- A partir de las experiencias de medición de la compacidad urbana (y con ello la evaluación de los beneficios) que para otras ciudades ha reportado la definición de modelos de ocupación urbana que lleve a la densificación de zonas dotadas con infraestructura al interior del perímetro y al freno a la expansión indiscriminada, el nuevo Plan de Ordenación Territorial de Pereira ha definido estrategias de acción y gestión de los suelos urbanos y de expansión definidos desde el año 2000 y 2006, con el fin de orientar el crecimiento de la ciudad a las áreas con mayor aptitud urbanística y obtener con ello, un mejor rendimiento del suelo con el fin de no abrir nuevos frentes de expansión que impacten en el territorio rural del municipio.
- El municipio tomó como base la experiencia de recuperación de Centros Históricos para la contratación de un Plan de Recuperación y Revitalización del Centro Tradicional (PRRCT), que permita contar con una línea de acción clara en los proyectos a poner en marcha para recuperar la habitabilidad de la zona central y, con ellos frenar la expulsión de las actividades económicas y la población a la periferia.
- Conectado con el PRRCT, la Secretaría de Planificación apoya y socializa los planes especiales de protección para los bienes inmuebles declarados patrimonio arquitectónico local y nacional, tomando como base las experiencias socializadas en las mesas de debate sobre un desarrollo urbano en armonía con el patrimonio de los centros históricos.
- En materia de gestión del riesgo, el municipio avanza en la determinación de sus inventarios de vivienda para reubicación y mitigación. Paralelamente, estructuró un proyecto para el estudio de la capacidad de resiliencia del casco urbano ante un evento catastrófico, y busca financiación para su ejecución.



CUADRO 3. Eje 3. Turismo



CUENCA Turismo y ordenación territorial. Programa de Actuación Urbana Barranco 2011

La consolidación de Cuenca como el eje del desarrollo turístico en el sur de Ecuador es clave para el desarrollo de la ciudad y su expansión económica. Por esto, el municipio ha implementado diferentes proyectos para revitalizar el centro histórico como oferta turística competitiva.

Uno de los más destacados es el Programa de Actuación Urbana Barranco 2011. El área de intervención, conocida como el Barranco del Tomebamba, abarca 127,33 hectáreas del Centro Histórico de Cuenca. La propuesta busca enriquecer el valor intrínseco de la zona por medio de la potenciación de su habitabilidad, con una lectura multiprogramática del suelo, que permite a las personas actuar en el espacio con apego a su herencia, costumbres y anhelos.

Para el plan es imperativo considerar las virtudes del Barranco del Tomebamba mediante un proceso de planificación territorial que enriquezca el carácter especial del área, conjugando el habitar pleno con el desarrollo, sustentado en sus características patrimoniales y físicas excepcionales, tomando al habitante como parte activa del entorno. Para esto, el territorio intervenido se consideró en tres dimensiones:

- Como el hábitat urbano por excelencia y la vivienda como función fundamental del espacio;
- Como sector de gestión, producción, difusión y consumo de bienes culturales: la tradición y muestras de cultura contemporánea que conviven en el espacio público;
- Como el reducto urbano para la experiencia sensorial.

Se han desarrollado proyectos para revitalizar el centro histórico, a partir de la rehabilitación del espacio público (plazas, vías y calzadas), como la recuperación y restauración del Mercado 9 de Octubre o la recuperación del Mercado de Artesanías. También se han construido puentes peatonales que posibilitan una mejor accesibilidad, desde y hacia el centro, que se complementan con una red de carriles para bicicleta urbanos. Otras intervenciones como la Readecuación del Parque de la Madre, el nuevo Planetario y otros proyectos en la zona del Barranco, han hecho merecedora a la ciudad del premio Jean-Paul L'Allier, que otorga la Organización de las Ciudades del Patrimonio Mundial (OCPM) de mejores prácticas en zonas históricas.

Uno de los proyectos en ejecución es la construcción del tranvía, articulado con el sistema integrado de transporte, que disminuirá el tráfico por el centro de la ciudad y la contaminación por emisiones. Su ejecución es seguida con atención por otras ciudades latinoamericanas.

Impactos de URBELAC

La red ha permitido intercambiar experiencias, en particular con La Laguna – a partir de su Plan Especial de Gestión del Centro Histórico – con la cual se comparten objetivos comunes de mantener la vivienda en el centro histórico. Con un modelo similar, la experiencia de La Laguna con la ventanilla única se ha implementado con buenos resultados en Cuenca.

Es importante la construcción de una red de contactos, que permita la relación directa entre técnicos, en especial entre aquellos que de forma permanente han estado asesorando en la gestión e implementación de la ventanilla y gestión del centro histórico.

La visita a áreas regeneradas del centro histórico de otras ciudades ha sido también una experiencia enriquecedora, puesto que los criterios utilizados en la restauración pueden ser diferentes, pero pueden reproducirse en ciudades con condiciones similares en su morfología urbana.

Venecia es otra experiencia de gran importancia para en el tema de turismo en el centro histórico, por su enfoque en el impacto del turismo y sus consecuencias, el modelo de gestión que se aplicó para evitar la afluencia masiva de turismo, que combina la gestión de sitios históricos declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, sus orientaciones en la construcción del plan y la preservación de viviendas en el área.

VENECIA Plan de Gestión del Centro Histórico

El Plan de Gestión de Venecia y su laguna fue un proceso largo y complejo de consulta entre las instancias de planificación urbana y la comunidad, para converger en el desarrollo de formas más dinámicas y efectivas de coordinación entre las instituciones responsables del Sitio Patrimonial (SP).

Los principales problemas y prioridades fueron identificados en el otoño de 2010, durante la etapa preparatoria de la fase de consulta de URBELAC I. El objetivo principal – la conservación de valores del sitio patrimonial, de manera que se destacaran sus características históricas – solo fue posible por medio de dicha participación amplia de los representantes de la sociedad civil.

Metodología, proceso de consulta y grupos de trabajo. Un Memorándum de Entendimiento (MOU) firmado en 2007 entre la UNESCO y la sociedad civil identificó a la Municipalidad de Venecia como el responsable por el desarrollo del Plan. En 2010, con el apoyo de la representación local de la UNESCO, el municipio comenzó consultas temáticas con los signatarios del memorándum, para identificar los temas críticos y las oportunidades del SP y evaluar las expectativas de cada uno de los concurrentes. Estas discusiones, desarrolladas con las instituciones y los principales actores, constituyeron la base para encontrar una visión compartida para la gestión del Sitio.

Los ocho grupos temáticos consultivos utilizaron la metodología del European Awareness Scenario Workshop (EASW) y Consensus Conference ⁽¹⁵⁾. En un contexto de decisión estratégica, el proceso permitió el intercambio de conocimiento con construcción de escenario y visiones compartidas, previo a la preparación del Plan, lo cual permitió también la evaluación y selección de alternativas para solucionar los problemas.

La temática de cada grupo fue definida al principio del ejercicio y cada uno de ellos se concentró en alcanzar un acuerdo con propuestas y recomendaciones. Los grupos temáticos cubrieron los siguientes ámbitos: marketing regional; cambio climático; comunicación con los ciudadanos y turistas; participación estratégica intersectorial y participación ciudadana; intercambio de conocimiento y de datos sobre el SP. Este trabajo resultó en ocho informes temáticos, en los que participaron 250 instituciones públicas y principales representantes de la sociedad civil. El proceso duró tres meses y fueron formuladas 136 propuestas, que constituyeron la base para el desarrollo del Plan.

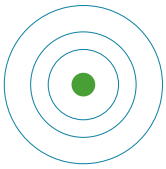


Impactos de URBELAC

URBELAC fue significativa para confirmar la importancia de la metodología utilizada en el Plan de Gestión. Las experiencias de Edimburgo, Oporto, La Laguna y Cuenca incluían procesos participativos de la sociedad civil (asociaciones, ONG, comunidad local y sector privado), que ayudaron a mejorar la metodología del Plan. En especial, la experiencia presentada por Edimburgo – con gran relevancia de la participación de la sociedad civil y del sector privado – fue de gran interés para Venecia, demostrando el impacto que la inversión privada puede tener en la sostenibilidad del proceso de gestión. La experiencia de Cuenca, también con el mismo enfoque, fue de gran utilidad por el uso de la metodología de «participación amplia», que sin dificultades pudo ser incorporada en la estrategia de desarrollo del Plan. La «ventanilla única» de La Laguna sirvió como inspiración para aplicar en su proceso de gestión el mismo procedimiento. La instalación por Edimburgo y Oporto de oficinas técnicas locales resultó ser una buena práctica para la oficina local de la UNESCO en Venecia.

15. Los dos métodos fueron desarrollados por el Directorio de Tecnología de Dinamarca en los años 90 y han sido adoptados por la UE como una práctica virtuosa para el ejercicio de la Democracia Deliberativa.

5. Lecciones aprendidas



La experiencia de la aplicación de las dos primeras ediciones de URBELAC permite identificar puntos críticos de relevancia para mejorar las acciones e impactos en pos del logro de sus objetivos principales. Las lecciones aprendidas por las ciudades de ALC contribuyen a hacer factible la aplicación de soluciones de forma más rápida que en las ciudades europeas, puesto que las primeras pueden identificar los pasos clave para no tener que repetir el proceso, con el consiguiente aumento de efectividad.

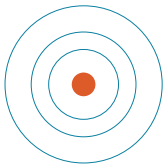
Estas lecciones se sintetizan en los puntos críticos siguientes:

- **Intercambio integral de experiencias.** La iniciativa es un mecanismo eficaz para generar cooperación y transferencia de conocimiento en varias direcciones, no solo desde Europa hacia Latinoamérica y el Caribe, sino también de ALC a la CE y transversalmente entre ciudades de cada región. El intercambio integral (norte-sur, sur-norte, norte-norte y sur-sur) verificado en URBELAC II permite a todas las ciudades participantes beneficiarse de las experiencias recíprocas.
- **Financiación.** Puesto que el objetivo principal de la red es el intercambio documentado de experiencias, la participación de otras instituciones europeas – como agencias, y programas específicos e internacionales – resulta clave tanto para profundizar en los temas de interés para las ciudades como para identificar fuentes de financiación que las ciudades puedan utilizar para aplicar las actividades identificadas.
- **Integración y sinergias con otros programas.** URB-AL y URBACT han permitido a los participantes en URBELAC intercambiar contactos y experiencias con otras ciudades miembros de otros programas supervisados por las CE. En particular, la organización de las reuniones durante la Cumbre Mundial de Ciudades Sostenibles (Ciudad de México, 2011), fórum anual de URB-AL (Bogotá, 2012) y URBACT (Copenhague, 2012) han permitido a las ciudades de la Red profundizar en los diferentes temas y crear nuevas alianzas.
- **Duración del programa y de las reuniones.** La duración anual del programa y la incertidumbre sobre la aplicación de las acciones definidas aparecen como limitaciones importantes para que las ciudades participantes planifiquen las colaboraciones a largo plazo. Los encuentros han tenido una duración promedio de 2 días. Todas las

ciudades han manifestado la necesidad de reunirse más tiempo (4 o 5 días) para analizar mejor las temáticas consideradas prioritarias. Las recomendaciones específicas apuntan a: (i) no dejar pasar demasiado tiempo entre una reunión y otra, para que las ciudades puedan avanzar rápido, (ii) agregar una fase de seguimiento a cada ciudad para la aplicación de sus acciones, incluso después del término de la fase de intercambio. Esto incluye apoyo del BID y posibilidad de seguir trabajando con las ciudades socias con buenas prácticas en temas específicos.

- **Experiencia institucional en ejes temáticos.** La extensa experiencia del BID y la CE en los tres ejes temáticos de URBELAC II es de gran interés para los participantes, sobre todo para la formación de los grupos de trabajo, los procesos y acciones durante las fases del programa y la posibilidad de ayuda técnica internacional. URBELAC es una herramienta de gran alcance para diseminar el conocimiento sobre las políticas y las estrategias de desarrollo urbano sostenible adoptadas por ambas organizaciones, junto con el fomento de la cooperación mutua entre las ciudades.
- **Intercambio de buenas prácticas.** El intercambio cara a cara de las experiencias europeas fue determinante para mostrar cómo incorporar en los planes de gobierno de las ciudades las acciones relacionadas con los temas identificados y cómo aplicarlas – a bajo costo – de manera rápida y concreta. La participación en las reuniones de los alcaldes de ALC facilita la definición de programas o actividades a partir de esta temática clave de desarrollo sostenible.
- **Foros de diálogo entre gobierno nacional, regional y local.** La incorporación de este mecanismo resulta relevante, en especial en la discusión sobre temas específicos, como programas de viviendas, proyectos urbanos y regiones metropolitanas.
- **Rotación de funcionarios.** La rotación inevitable de funcionarios en las ciudades de ambas regiones durante la realización de URBELAC genera dificultades para el intercambio de información y de buenas prácticas, aunque los representantes mantienen un alto nivel de profesionalidad y de compromiso con el desarrollo de sus ciudades. Este es un punto sobre el que se pondrá especial atención para la preparación de los procedimientos metodológicos durante la formulación de las próximas ediciones.

6. Recomendación para URBELAC III



La sólida experiencia de las dos ediciones de URBELAC contribuye a consolidar intercambios de buenas prácticas en los temas y problemáticas clave del desarrollo urbano, como las contempladas en los tres ejes temáticos de URBELAC II.

La red debe incorporar otros temas de alcance supramunicipal. En su diseño para ediciones futuras, es necesario asumir como finalidad compartir los beneficios de la experiencia de la CE sobre cómo las políticas regionales y de cohesión social conllevan apoyos concretos para mejorar las capacidades de desarrollo regional y atenuar los problemas de gobernanza regional y local.

El BID considera URBELAC como un instrumento de acompañamiento de las ciudades latinoamericanas y del Caribe interesadas en reforzar la sostenibilidad de su desarrollo urbano. Tanto la División de Gestión Fiscal y Municipal (FMM) del BID como la CE, están interesadas en transformar esta iniciativa piloto en un programa de mayor duración para el periodo 2014-2020. Entretanto, URBELAC III debería recopilar las respuestas y la experiencia internacional sobre los desafíos de la globalización, la recuperación de la crisis económica y los cambios demográficos tales como el envejecimiento de la población, o la composición familiar, retos con una fuerte dimensión territorial y que requieren actuar simultáneamente a nivel regional y local.

A partir de sus experiencias, las ciudades participantes elaboraron sugerencias a corto, mediano y largo plazo, entre las que se incluyen:

- Idear e implementar una actividad a largo plazo aumentando el peso de las ciudades que cooperan, con más rondas de convocatorias para propuestas, con grupos de trabajo y reuniones de más larga duración – entre tres o cuatro días – en temas más enfocados y estructurados, definidos con las ciudades.
- Integrar una actividad relacionada con la firma de memorandos de entendimiento u otros acuerdos de colaboración a largo plazo entre las ciudades participantes.
- Agregar un mecanismo de asistencia técnica, a aplicar por las ciudades europeas, con la finalidad de ayudar a sus pares de ALC en las buenas prácticas seleccionadas, para atenuar las incertidumbres de colaboración a largo plazo.

- Promover un enfoque de planificación participativa, que tenga como referencia la metodología de URBACT, de manera que sea factible la incorporación de las comunidades locales durante todo el proceso de definición, preparación y aplicación de los proyectos.
- Las ciudades participantes estimaron que, en el ámbito de URBELAC, es más beneficioso tratar el tema fiscal de manera transversal, en relación con la sostenibilidad fiscal de las acciones. Sin embargo, al comienzo, hay que enfatizar la importancia de asegurar una sostenibilidad financiera al desarrollo urbano y ponderar visiones convergentes.
- Incluir posibilidades de diálogo con los gobiernos centrales sobre temas específicos que, en general, requieren complementarse con intervenciones a este nivel como, por ejemplo, el fiscal, la vivienda o el ambiental.
- Incorporar una dimensión de ciudades grandes y/o regiones metropolitanas, que puedan tomar mejor en consideración ciudades como Cochabamba, Oporto y Edimburgo, que participaron en URBELAC II, y que son grandes en sus respectivos contextos.
- Mantener la estructura de intercambio recíproco entre las regiones con un número igual de ciudades para cada una de ellas.
- URBELAC I se realizó estructurada en los tres pilares principales de la ICES. A petición de las ciudades, y como resultado de la dinámica de abajo hacia arriba – con altos niveles de participación –, este formato se ajustó en URBELAC II a tres ejes temáticos, identificados como estratégicos por las propias ciudades. Se aconseja mantener tanto estos ejes temáticos como la dinámica, lo cual facilita la incorporación de nuevos temas.
- Organizar – desde el comienzo – el trabajo por áreas temáticas, para evitar la dispersión de temas y facilitar el intercambio.
- Pactar anualmente con las ciudades ejes temáticos o estratégicos y sus temas, incorporando los ejes temáticos definidos en URBELAC II.
- Es fundamental no perder el enfoque integral de las acciones urbanas: la relación entre ciudades y entre ciudad y territorio; el impacto de las nuevas tecnologías sobre el desarrollo urbano; las nuevas demandas por parte de los ciudadanos; la necesidad de invertir modelos de ciudad polarizada y excluyente, y proponer modelos más solidarios y eficientes de forma equitativa; la competencia entre las ciudades y la necesidad de generar mecanismos de cooperación para encontrar soluciones complementarias a sus problemas.

ANEXO 1.

Síntesis de las ciudades participantes

Desde 2010, se han organizado dos ediciones de URBELAC con un promedio de 14 meses de duración por cada una. El total de participantes en las dos ediciones suma 24 ciudades ⁽¹⁶⁾. La primera edición incluyó 12 ciudades (ocho de América Latina y cuatro de Europa);

mientras que en la segunda participaron 10 ciudades (cinco de América Latina y cinco de Europa).

Características principales de las ciudades participantes en URBELAC II:

COCHABAMBA

País	Bolivia
Área (km ²)	309,00 km ² (ciudad) 3 984,00 km ² (área metropolitana)
Población	608 286 (ciudad, 2008) 1 178 500 (área metropolitana, 2009)
Economía	Agricultura, industria (vehículos, cosméticos, productos químicos), servicios y construcción
PIB per cápita	US\$ 2 760

CUENCA

País	Ecuador
Área (km ²)	67,71 km ² (ciudad) 3 754 43 km ² (área metropolitana)
Población	330 000 (ciudad, 2010) 505 585 (área metropolitana, 2010)
Economía	Agricultura, turismo y artesanía, industria (madera), comercio y servicios
PIB per cápita	US\$ 5 311 (valor nacional/local)

EDIMBURGO

País	Escocia
Área (km ²)	259,00 km ² (ciudad)
Población	477 600 (ciudad, 2011)
Economía	Finanza, turismo, servicios y administración pública, educación (universidad), economía verde
PIB per cápita	£ 20 400

16. URBELAC I: ocho ciudades latinoamericanas: Bucaramanga, Colombia; Concepción, Chile; Goiânia y Manaus, Brasil; Puerto España, Trinidad y Tobago; Rosario, Argentina; Santa Ana, El Salvador; Trujillo, Perú, y cuatro europeas: Bilbao, España; Florencia, Italia; Madrid, España y Malmö, Suecia.



© LA LAGUNA

País	España
Área (km ²)	14,57 km ² (ciudad) 102,06 km ² (área metropolitana)
Población	27 000 (ciudad, 2010) 153 187 (área metropolitana, 2011)
Economía	Agricultura, servicios, educación (universidad) y turismo
PIB per cápita	EUR 19 782,00 (2008)

© MÁLAGA

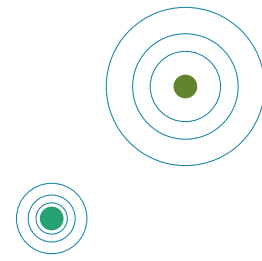
País	España
Área (km ²)	397 km ² (ciudad) 1 016 km ² (área metropolitana)
Población	577 095 (ciudad, 2010) 824 888 (área metropolitana, 2010)
Economía	Servicios y turismo, industria de alta tecnología, construcción
PIB per cápita	EUR 12 349,00

© MANIZALES

País	Colombia
Área (km ²)	407,86 km ² (ciudad) 441,54 km ² (área metropolitana)
Población	362 881 (ciudad, 2011) 390 984 (área metropolitana, 2011)
Economía	Agricultura (café), industria (vehículos, industria alimentaria) y educación (universidad)
PIB per cápita	US\$ 4 927,80 (2011)

© MAR DEL PLATA

País	Argentina
Área (km ²)	79,48 km ² (ciudad) 174,41 km ² (área metropolitana)
Población	699 460 (ciudad, 2010) 719 260 (área metropolitana, 2010)
Economía	Turismo, deporte, puerto (industria del pescado, transporte marítimo), industria (tejido, alimentación, polímeros)
PIB per cápita	US\$ 7 690,00



◎ PEREIRA

País	Colombia
Área (km ²)	604,00 km ² (ciudad) 702,00 km ² (área metropolitana)
Población	462 230 (ciudad) 687 069 (área metropolitana)
Economía	Servicios y comercio, industria, agricultura (café)
PIB per cápita	US\$ 7 690,00

◎ OPORTO

País	Portugal
Área (km ²)	41,66 km ² (ciudad)
Población	237 559 (ciudad) 1 816 045 (área metropolitana)
Economía	Agricultura (vino, frutos secos, nueces, etc.), industria (textiles, calzado, muebles, cerámica, metalurgia), turismo y servicios
PIB per cápita	EUR 15 702,20 (valor nacional/local)

◎ VENEZIA

País	Italia
Área (km ²)	414,57 km ² (ciudad 156,84 km ² – laguna 257,73 km ²)
Población	270 632 (2010)
Economía	Industria (energía, química, mecánica, metalurgia, siderurgia, refinería, industria naval), artesanía (vidrio artístico, zapatos), turismo, comercio, servicios de alta tecnología
PIB per cápita	EUR 23 293,00 (2009)

