

DOCUMENTO SÍNTESIS

Curso de formación

Gestores Urbanos Municipales LAIF City Life

Tercera edición • 2023



Cofinanciado por
la Unión Europea





Este documento se generó en el marco de la tercera edición del Curso de formación para Gestores Urbanos Municipales LAIF City Life, que se ejecutó con la colaboración del Instituto Tecnológico de Monterrey - TEC y se ha realizado con la ayuda financiera de la Unión Europea, a través de la AECID. Las opiniones expresadas en el mismo no representan necesariamente la opinión oficial de la Unión Europea ni de la AECID.

LAIF City Life

Coordinación Unión Europea
Víctor Velarde

Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo - Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE)

Ramón Guzmán Zapater
Miguel Gómez - Pavón
Bárbara Fernández Andújar

Equipo de Apoyo Técnico

Pablo Vaggione
Esther Panduro
Laura Santacristina

Accesible a través de: laifcitylife.aecid.es

© Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo.

Av. Reyes Católicos 4, 28040 Madrid, España.

© De las imágenes: AECID, Daniel Tong, David Sonluna, Unsplash, Bienal Internacional de Paisaje de Barcelona Prefeitura de Joao Pessoa, Alcaldía Municipal de Comayagua, JC Arquitectura, Ayuntamiento de Barcelona, Alcaldía de Medellín, sus propietarias/os. Todos los derechos reservados.

Una iniciativa de:

Colabora:



Cofinanciado por
la Unión Europea



Índice

Palabras de introducción	1
Sobre LAIF City Life	3
Proyectos y ciudades	4
Sobre el Curso de formación de Gestores Urbanos	5
Módulos del curso	6
<p>Cada módulo del curso contiene cinco secciones: Conceptos clave, Reflexiones, Aplicación en las ciudades LAIF City Life, Ejemplos de buenas prácticas y Material de apoyo.</p>	
Política pública y gobernanza	7
Infraestructura azul y verde	14
Movilidad baja en carbono	23
Centros valorizados	30
Hábitats integrales	39
Taller presencial	49
Participantes y equipo docente	51





Víctor Velarde

*Coordinador de la Comisión Europea para LAIF City Life.
Oficial de Cooperación, Delegación de la Unión Europea en Perú.*

La Unión Europea, a través de su estrategia Global Gateway, ha anunciado la movilización de inversiones para proyectos sostenibles y de alta calidad, teniendo en cuenta las necesidades de los países socios y garantizando beneficios duraderos para las comunidades locales. LAIF City Life, iniciativa de la Comisión Europea, implementada a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), busca identificar y formular proyectos de desarrollo urbano de alta calidad.

Tales proyectos abordan desafíos climáticos, impulsan la cohesión social y fomentan el desarrollo económico sostenible desde una formulación técnica y financiera solvente.

El Curso de formación para Gestores Urbanos Municipales de LAIF City Life proporciona a los equipos municipales de las ciudades que han recibido una subvención una formación esencial para identificar y formular proyectos de calidad.

Los y las participantes han adquirido conocimientos prácticos y herramientas para diseñar proyectos que tengan un impacto positivo duradero en sus comunidades, con especial énfasis en aquellos que potencien la infraestructura azul y verde de las ciudades, impulsen una movilidad baja en carbono, contribuyan a valorizar las áreas centrales y desarrollen hábitats de forma integral.

Este documento condensa e ilustra la evolución de la definición de proyectos de las ciudades participantes como resultado de los conocimientos adquiridos en el curso, y proporciona una narrativa sobre el enfoque de **LAIF City Life** al desarrollo urbano sostenible para quienes deseen ampliar su conocimiento sobre esta materia.



Ramón Guzmán

Gerente general

Fondo para la Promoción del Desarrollo y Cooperación Financiera (FONPRODE).

Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo.

El Curso de Formación para Gestores Urbanos Municipales, realizado en colaboración con el Instituto Tecnológico de Monterrey, forma parte de LAIF City Life, una iniciativa conjunta de la Comisión Europea y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) que respalda a gobiernos locales en la identificación y formulación de proyectos urbanos que contribuyan a mejorar la calidad de vida en las ciudades de América Latina.

El curso ofrece a los equipos técnicos de las ciudades participantes capacitación técnica especializada en la identificación y formulación de proyectos de infraestructura urbana. En un contexto donde las ciudades de América Latina enfrentan desafíos cada vez más complejos, como el crecimiento demográfico, el cambio climático, contaminación, y la necesidad de infraestructuras resilientes, es esencial que los gestores urbanos posean las competencias necesarias para impulsar proyectos que respondan a las necesidades de manera integral.

El curso proporciona conocimientos y herramientas prácticas que permitan a los participantes desarrollar proyectos técnicamente viables, socialmente inclusivos y ambientalmente sostenibles. Proporciona a los participantes una visión estratégica y orientada a resultados, que es fundamental para que los gestores municipales puedan afinar los objetivos y ajustar los componentes de los estudios técnicos subvencionados por **LAIF City Life**.

Este documento proporciona información sobre el contenido de la tercera edición del curso, celebrada en 2023, incluyendo conceptos clave, reflexiones, estudios de caso para cada ciudad y ejemplos de buenas prácticas. La tercera edición, que contó con seis módulos semanales de aprendizaje virtual y uno presencial, llevado a cabo en el Centro de Formación de la Cooperación Española en Cartagena de Indias, reunió a 22 gestores municipales procedentes de Belém do Pará, Brasil; Comayagua y Trujillo, Honduras; y el Estado de Tlaxcala, México.

El curso representa una oportunidad para fortalecer la gestión urbana municipal especializada en un aspecto clave del ciclo de vida de los proyectos: la identificación y formulación. A través de **LAIF City Life**, se han beneficiado, en sus tres ediciones del curso, 67 gestores de 16 ciudades de América Latina, quienes están ahora mejor equipados para impulsar una transformación positiva de sus ciudades.

Sobre LAIF City Life

LAIF City Life (LCL) es una iniciativa de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Comisión Europea para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de América Latina.

LCL apoya a los gobiernos locales en la identificación y formulación de proyectos de desarrollo urbano y de inversión en infraestructuras localizados en ciudades. La iniciativa subvenciona la realización de estudios técnicos, el fortalecimiento de las capacidades de los gestores municipales, y el fomento de la participación a través de un concurso de ideas abierto a la de la sociedad civil.

Como parte de LACIF, las intervenciones de LAIF City Life están alineadas con los principios del Pacto Verde Europeo, Global Gateway y otras prioridades estratégicas de la Comisión Europea, así como las de los gobiernos nacionales de los países de América Latina donde se desarrollan los proyectos.

Contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Fundamentalmente el ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS 13 (Acción por el clima).

LAIF City Life se centra en dos componentes clave: la **formulación de proyectos de infraestructura urbana y el fortalecimiento institucional**.

El primer componente se enfoca en identificar y desarrollar proyectos de desarrollo urbano sostenible, **elaborando estudios de prefactibilidad** y proyectos de urbanismo según el grado de madurez de la propuesta.

El segundo componente busca fortalecer las instituciones a través de la formación y transferencia de conocimiento técnico aplicado, y fomentar la participación de la sociedad civil. Esto incluye el **Curso de Formación para Gestores Urbanos Municipales, el Concurso de Ideas Vida Urbana, y la Comunidad de Ciudades**.

Las áreas temáticas de intervención están basadas en la demanda e incluyen:



Infraestructura azul y verde



Movilidad baja en carbono



Centros valorizados



Hábitats integrales



[Navega por todos los proyectos de la iniciativa clasificados por área temática.](#)

Proyectos LAIF City Life



Estado de Tlaxcala (México)

Recuperación del río Zahuapan.

El proyecto prevé la construcción de una nueva Planta de Tratamiento de Aguas Residuales en el municipio de Xicohtzinco y un ecoparque pedagógico en su entorno.



Trujillo (Honduras)

Revitalización integral del centro histórico de Trujillo y aprovechamiento de las zonas protegidas

El proyecto busca contribuir al desarrollo económico local y a la evolución sostenible fortaleciendo la conectividad, protegiendo y promoviendo los recursos naturales e históricos.



Comayagua (Honduras)

Ciudad verde, inclusiva y sostenible

El proyecto propone la recuperación ambiental de las áreas degradadas del río Chiquito implementando medidas correctivas, construyendo un sistema de tratamiento de aguas residuales y manejo residuos sólidos y mediante procesos de participación social.



Belém do Pará (Brasil)

Valorización socioambiental de la cuenca de Ariri Bolonha

Recuperar y proteger el sistema de arroyos, reforzarlos para mitigar riesgos, añadir espacios verdes y de esparcimiento y promover la educación ambiental.

Hidroviás: sistema de transporte público fluvial

Planificar un sistema de transporte público bajo en carbono y adaptado al contexto físico único de la ciudad y conectado con otros sistemas de transporte.



Ciudades que han participado en la tercera edición del Curso de Formación para Gestores Urbanos Municipales LAIF City Life.



Ciudades que forman parte de LAIF City Life y que han participado en otras ediciones del curso:

- Barranquilla (Colombia)
- San Salvador (El Salvador)
- Ciudad de Guatemala (Guatemala)
- Joao Pessoa (Brasil)
- Arequipa, Cajamarca y Trujillo (Perú)

Sobre el Curso de formación para Gestores Urbanos



La tercera edición se realizó entre el 17 de octubre y el 30 de noviembre de 2023, y reunió a 22 técnicos y técnicas municipales.

La formación contó con seis módulos virtuales y uno presencial en el Centro de Formación de la Cooperación Española en Cartagena de Indias. En total, 90 horas lectivas.

El Curso de formación para Gestores Urbanos LAIF City Life es una herramienta de fortalecimiento de capacidades dirigida al personal técnico implicado directamente en los proyectos que han recibido una subvención de la iniciativa, **impartido por el Instituto Tecnológico de Monterrey-TEC.**

El curso tiene como finalidad ampliar las capacidades de los equipos municipales para diseñar, planificar y gestionar proyectos urbanos integrales, con una visión estratégica, participativa y orientada a resultados.

Durante el curso, el profesorado apoyó a los equipos para identificar el foco de sus proyectos y brindar herramientas para discernir la pertinencia de las acciones. Algunas de las preguntas clave abordadas fueron:

- ¿Qué elemento es troncal y cuál es complementario?
- ¿Dispongo de evidencias que sostengan la necesidad del proyecto?
- ¿Mi objetivo exige la redacción de un proyecto o de un plan estratégico?
- ¿Se corresponden los recursos económicos y humanos disponibles con la escala del proyecto?
- ¿Cómo lograr la apropiación de los proyectos por parte de la sociedad civil?
- ¿Están identificados todos los actores que intervienen en el diseño y la ejecución de los proyectos?



[Mira el video y conoce los proyectos de mano de sus responsables técnicos](#)

Política pública y gobernanza



Política pública y gobernanza

La intersección entre el marco normativo, la gobernanza y desarrollo urbano es uno de los aspectos fundamentales de la gestión urbana contemporánea. En este módulo el alumnado profundizó en conceptos como la metropolización y abordó la relevancia de planificar de manera integral, considerando aspectos como la provisión de infraestructura, la equidad social y la sostenibilidad ambiental.

Durante este módulo se realizaron ejercicios para aplicar la metodología de Marco Lógico a proyectos de infraestructura urbana.

Conceptos clave

Política pública

Iniciativas, medidas regulatorias y prioridades de gasto sobre un tema que desarrolla una entidad gubernamental. En el marco de proyectos de transformación urbana, guían la asignación de recursos, la definición de roles y de responsabilidades de los diferentes actores involucrados en un proyecto. Permiten identificar oportunidades y limitaciones.

Metropolización y gobernanza metropolitana

La metropolización refiere al proceso de aglomeración urbana que va más allá de los límites político-administrativos de una ciudad, extendiéndose a una región que abarca múltiples municipios y áreas urbanas interconectadas. Este fenómeno implica una intensa interacción en términos de empleo, servicios, flujos de personas, mercancías e información entre los municipios que componen la región metropolitana, incluso si no son limítrofes.

La gobernanza metropolitana refiere a la capacidad de coordinación y cooperación entre los niveles de gobierno y actores relevantes para abordar los problemas y desafíos de la región metropolitana.

Sesgo urbano

Tendencia a favorecer el desarrollo de las áreas urbanas en detrimento de las áreas rurales, creyendo que el desarrollo económico y social solo es posible en las ciudades. Este fenómeno ha llevado a una concentración de recursos y servicios en las áreas urbanas.

El sesgo urbano se ha convertido en un problema importante en América Latina, donde la concentración de recursos y servicios en las áreas urbanas ha generado desigualdades significativas en términos de acceso a servicios básicos, empleo y oportunidades económicas entre las áreas urbanas y rurales.

Las tres olas de urbanización en el mundo

La **primera etapa** se atribuye a la Revolución Industrial y provocó un aumento significativo de la población urbana en Europa occidental y Norteamérica. La **segunda etapa** se dio desde los años 50 y afectó principalmente a América Latina, asociada a la implementación de políticas de industrialización y acompañadas de proteccionismo económico. Se habla de una **tercera etapa** asociada a las elevadas tasas de crecimiento urbano en Asia, que muestran diferencias en el ritmo, el tamaño y la velocidad de la urbanización entre países ricos y pobres.

Tendencias de urbanización en América Latina

Durante las últimas décadas del S.XX la región se ha caracterizado por un ritmo acelerado de crecimiento y su metropolización. La urbanización en América Latina **se ha desvinculado de la industrialización y está ligada a un salto sectorial hacia servicios** de baja calificación y salarios, lo que está estrechamente relacionado con la informalidad. Esto ha generado desigualdades significativas en ingresos y espacios dentro de las ciudades, llevando a problemas como la pobreza y la segregación.

Alianzas para impulsar proyectos perdurables

Esto implica contar con el **apoyo de las autoridades locales y destinar recursos y tiempo a fortalecer los procesos participativos** de definición y ejecución. Algunas herramientas son los procesos de fiscalización y los presupuestos participativos, que permiten realizar las acciones del proyecto urbano con transparencia y rendición de cuentas. Para superar los desafíos recurrentes de falta de recursos y/o voluntad política, es necesario trabajar en equipo, construir conocimiento, generar procesos de diálogo permanentes e identificar estratégicamente aquellos proyectos que son más importantes y viables.

Retos de la gobernanza metropolitana en la región

América Latina enfrenta desafíos asociados a la coordinación, debido a dificultades financieras, la burocracia asociada y el miedo a perder autonomía municipal. Para superarlos, se puede fortalecer la **planificación urbana integral** (considerando aspectos como la provisión de servicios, infraestructura, equidad social y sostenibilidad ambiental), el **impulso de políticas urbanas nacionales** que establezcan directrices comunes y la **coordinación y cooperación intermunicipal**, mediante la institucionalización de gobiernos metropolitanos y la promoción de su identidad.



Las 4 “p” indispensables de las intervenciones

- **Política** Pública
- **Presupuesto**
- **Procesos** participativos
- **Proyectos** viables y ejecutables

Pero también...**datos objetivos** que sostengan las decisiones para evitar que intereses particulares puedan rebatirlas.

Una pregunta transversal: ¿Cómo conseguir que la sociedad civil se apropie de los proyectos?

Si hay una pregunta común a todos los equipos municipales y a todos los proyectos es cómo lograr que la sociedad civil haga suyos los proyectos de infraestructura urbana. Este interrogante resuena en cada fase: desde la planificación a la ejecución y es clave para el éxito y la sostenibilidad de las acciones en las ciudades.

Durante el curso se identificaron **siete estrategias** para caminar en esa dirección:

1. Participación y consulta pública

Realizar consultas públicas y talleres participativos para recopilar opiniones y necesidades locales e incluir a la comunidad en la planificación y toma de decisiones. Es importante hacerlo desde las primeras etapas del proyecto, incluyendo el diseño.

2. Valorar el conocimiento local

Reconocer y valorar el conocimiento y la experiencia local, involucrando a los residentes en la identificación de necesidades, soluciones y la preservación de prácticas tradicionales que sean relevantes para el proyecto.

3. Educación y concienciación

Promover la educación sobre las áreas de intervención y brindar oportunidades de capacitación a la comunidad sobre temas relevantes vinculados a los proyectos, como conservación ambiental o gestión de residuos, entre otros, para empoderarla y promover la apropiación del proyecto.

4. Colaboración y alianzas

Establecer alianzas con organizaciones comunitarias y grupos de interés y fomentar la colaboración con ellas durante las fases de diseño, implementación y mantenimiento de proyectos.

5. Creación de vínculos

Promover encuentros comunitarios para construir lazos, fortalecer la identidad común y el arraigo.

6. Comunicación clara, efectiva y sin olvidar las nuevas tecnologías




La comunicación debe ser comprensible y accesible para todas las personas. Para lograrlo, deben emplearse todas las herramientas posibles, incluyendo las redes sociales y otros canales digitales que favorezcan llegar al mayor número de personas posibles. Además, la comunicación debe ser bidireccional y permitir expresar inquietudes y ofrecer respuestas.

7. Empoderamiento económico y capacitación

Explorar oportunidades para involucrar a la comunidad en actividades económicas relacionadas con el proyecto para generar beneficios tangibles y duraderos.



Material de apoyo

-  **Artículo.** La aplicación del enfoque del Marco Lógico en proyectos académicos de posgrado sobre patrimonio arquitectónico y desarrollo sostenible.
-  **Publicación.** Sostenibilidad y enfoques empresariales en América Latina. Santiago de Cali, Universidad Libre, 2020.
-  **Podcast** sobre el proceso de transformación de Medellín y la situación de la ciudad hoy. El diálogo describe la complejidad de la continuidad de los procesos por los intereses particulares de los cambios políticos.





Infraestructura azul y verde

¿Qué es la infraestructura verde y azul? ¿Cómo se clasifican los servicios ecosistémicos? ¿Cuáles son los límites planetarios y cómo se han excedido? ¿Cómo está afectando la crisis climática a América Latina y qué se puede hacer al respecto? En la lucha contra el cambio climático y el reto de crear ciudades más resilientes, aprender sobre la importancia de la infraestructura azul y verde y cómo aplicar estos conceptos en proyectos urbanos es vital.

En este módulo, se detallaron los componentes, tipologías, funciones y beneficios de la infraestructura verde y azul, así como la planificación en distintas escalas. Además, se expusieron casos concretos, como el proyecto Parques del Río, que recuperó la relación entre la ciudad de Medellín y su río, generando espacio público, conectividad ecológica y conexión social.

Conceptos clave

Infraestructura azul y verde

Áreas naturales y elementos ambientales diseñados para conservar la biodiversidad y prestar servicios ecosistémicos a la población, como secuestrar carbono, generar hábitats, proporcionar espacios de recreación, favorecer la salud pública y controlar inundaciones.

Crisis climática

Fenómeno global derivado de las emisiones de gases de efecto invernadero que implica el aumento de las temperaturas, la alteración de los patrones de precipitación, la elevación del nivel del mar y otros efectos que amenazan la vida y la prosperidad de las ciudades y sus habitantes.

Diseño basado en la naturaleza

Enfoque que busca transitar hacia estructuras más resilientes, sostenibles y que permitan la regeneración de los sistemas vivos de cada región, mediante la restauración, protección e integración de los espacios verdes y azules en la planificación territorial.

Servicios ecosistémicos

Procesos biológicos, geoquímicos y físicos que benefician a personas y seres vivos y que deben protegerse para garantizar un futuro sostenible. Están clasificados en aprovisionamiento, regulación y servicios culturales.

Ecotono urbano

Un ecotono es un área de transición entre dos ecosistemas diferentes donde se produce un intercambio de especies y recursos. En el contexto urbano, un ecotono puede ser un área donde se encuentran un ecosistema urbano y uno natural, como un río o un bosque. Estas áreas son importantes para la conservación de la biodiversidad y la protección de los recursos naturales, y pueden emplearse para la recreación y el turismo.



Límites planetarios¹

Áreas seguras para la actividad humana que marcan los umbrales de procesos biológicos, geoquímicos y físicos que benefician a los seres vivos. Están definidas por nueve indicadores que miden el estado del planeta, de los cuales seis ya se han excedido, impactando negativamente el equilibrio ecológico. Estas áreas son importantes para la conservación de la biodiversidad y la protección de los recursos naturales,

Soluciones basadas en la naturaleza

Intervenciones que utilizan la naturaleza o elementos inspirados en ella para abordar desafíos sociales y ambientales, como la captación y almacenamiento de agua pluvial, el tratamiento de aguas residuales, la construcción de humedales y la creación de jardines de lluvia. También apuestan por la provisión de espacios públicos donde las personas tengan contacto con la naturaleza.

Diseño regenerativo

Paradigma que implica entender el lugar y los sistemas que lo componen, diseñar para armonizar esos sistemas vivos e involucrar a la comunidad en su evolución para cuidar y regenerar su entorno, reconociendo que la naturaleza es un ser vivo al que todos pertenecemos.

¹ Los límites planetarios que se han superado son: el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, el uso de agua dulce, el ciclo del nitrógeno y el fósforo, el cambio en el uso del suelo, y la carga atmosférica de aerosoles. Los que no se han excedido son: la acidificación de los océanos, el agotamiento de la capa de ozono, y la contaminación química.

América Latina tiene que identificar y gestionar los riesgos climáticos con justicia social

Inundaciones, sequía extrema, incendios, acuíferos agotados... La emergencia climática tiene efectos severos sobre las ciudades, que deben diseñarse con espacios públicos que fomenten la biodiversidad y la resiliencia climática. Para ello, deben identificar los riesgos particulares, innovar en la implementación de soluciones basadas en la naturaleza y nuevas economías verdes y apostar por procesos de planificación participativa y gobernanza activa.

Planificación a escala de la infraestructura verde y azul

La planificación debe ser integral y considerar diferentes escalas, desde la urbana hasta la regional. La planificación a nivel urbano puede incluir la creación de parques y jardines, la restauración de ríos y arroyos, y la construcción de techos y muros verdes. A nivel regional, se pueden planificar corredores verdes y azules que conecten diferentes áreas urbanas y rurales, y que permitan la conservación de la biodiversidad y la protección de los recursos hídricos.

Estos son ejemplos a diferentes escalas de intervenciones:

- **Espacios verdes urbanos**
Parques, jardines, plazas y otros espacios públicos verdes en áreas urbanas.
- **Corredores verdes urbanos**
Corredores verdes que conectan diferentes áreas urbanas y rurales, y que facilitan el movimiento de la fauna y la flora, y promueven la conectividad ecológica.
- **Espacios verdes periurbanos**
Áreas en la periferia de las ciudades que actúan como transiciones entre el entorno urbano y el rural, ofreciendo recreación, conservación de la biodiversidad y utilidad agrícola.
- **Redes de humedales**
Sistemas de humedales que pueden usarse para la gestión de aguas pluviales, la conservación de la biodiversidad y la promoción del turismo.
- **Corredores fluviales**
Franjas adyacentes a ríos y arroyos que conectan diferentes áreas urbanas y rurales, mantienen la conectividad ecológica, protegen la calidad del agua y proporcionan hábitats para diversas especies y pueden emplearse para la gestión de aguas pluviales, la filtración de aguas, la conservación y la promoción de la movilidad activa.

La importancia de comprender el lugar y los sistemas que lo componen

Para ejecutar proyectos de infraestructura azul y verde que protejan la biodiversidad y favorezcan la mitigación de los efectos adversos del cambio climático, es importante comprender las características y necesidades de cada contexto. Para ello, hay que tener en cuenta la escala de microcuencas y biorregiones, así como los procesos ecológicos, sociales y culturales de los sistemas vivos que forman parte de ellas.

Cuatro ejes para abordar intervenciones en ecotonos urbanos:

Los ecotonos urbanos son áreas de intercambio entre un ecosistema urbano y uno natural. En muchas ciudades latinoamericanas, estas áreas presentan una doble condición de marginación: en ellas se asientan comunidades con menos recursos y están menos reguladas. Las actuaciones de infraestructura azul y verde pueden contribuir a regenerarlas.

- **Gestión del agua y del riesgo**
Se refiere a la administración y manejo de los recursos hídricos en una zona, teniendo en cuenta una perspectiva de cuenca, ecosistema y necesidades humanas. También administrar la gestión del riesgo y proveer infraestructura de saneamiento.
- **Promoción de la conciencia ambiental**
Implica educación y sensibilización de la población sobre la importancia de la conservación del medio ambiente y sus efectos positivos. Por ejemplo, se pueden fortalecer agendas colectivas que integren a la comunidad en la toma de decisiones sobre proyectos de infraestructura azul y verde.
- **Armonización del marco regulatorio**
En ocasiones, las leyes y regulaciones que rigen la gestión del medio ambiente y el ordenamiento territorial, pueden presentar restricciones para ejecutar intervenciones. Es importante que el marco regulatorio concilie el desarrollo económico, social y la protección de los ecosistemas.
- **Urbanismo con enfoque biofílico**
Implica el diseño de espacios públicos y áreas urbanas que promueven el bienestar humano a través del contacto con la naturaleza.

Infraestructura azul y verde en las ciudades LAIF City Life

Como ejercicio práctico durante este módulo, cada equipo municipal identificó su biorregión y exploró la página web [One Earth](#) para caracterizar los ecosistemas presentes en ella, describir su funcionamiento y riesgos, y realizar un listado de acciones estratégicas para implementar en su proyecto.

Estos fueron los hallazgos:

Belém do Pará

Biorregión: Amazonía.

Ecosistemas: Planicies e islas.

Riesgos: Inundaciones, deforestación, vertidos fecales y de aguas residuales.

Acciones propuestas:

- Restaurar vegetación nativa y crear áreas recreativas.
- Reubicar a personas y hogares en zonas de riesgo.
- Emplear las carreteras para establecer límites y frenar la invasión del río.
- Impulsar programas de educación ambiental.

Comayagua

Biorregión: Bosque húmedo de Centroamérica.

Ecosistemas: Bosque mixto, humedal y zonas agrícolas.

Riesgos: Deforestación, agricultura extensiva, dragados, rellenos y efectos adversos del cambio climático.

Acciones propuestas:

- Restaurar el río Chiquito, canalizar y tratar las aguas negras de colonias colindantes.
- Implementar ciclovías y conectarlas con las aceras, que se nivelarán para facilitar el tránsito peatonal. Soterrar el cableado eléctrico.
- Implantar un relleno sanitario mecanizado con una celda sellada y reforestar el perímetro.
- Proteger las fuentes de agua cercanas al relleno sanitario.

Trujillo

Biorregión: Bosque húmedo de Centroamérica.

Ecosistemas: Bosque húmedo, manglar, laguna costera.

Riesgos: Deforestación, vertido de aguas residuales, erosión costera, contaminación por agroquímicos.

Acciones propuestas:

- Crear un parque lineal que vincule las áreas urbanas con zonas naturales, como la franja costera, a través de espacios peatonales y ciclovías.
- Impulsar acciones de educación ambiental para valorizar el entorno.

Tlaxcala

Biorregión: Faja volcánica transmexicana.

Ecosistemas: Bosque de pino encino y bosques secos del Balsas.

Riesgos: Contaminación y crecimiento urbano.

Acciones propuestas:

- Construir una planta de tratamiento de Aguas Residuales.
- Crear un sistema de riego con el agua tratada.
- Implementar sistemas de cosecha de agua de lluvia.
- Recuperar mantos acuíferos a través de infiltración.
- Generar áreas verdes recreativas.



Proyecto destacado Parques del río Medellín

El proyecto Parques del Río consistió en la creación de un sistema de parques lineales a lo largo del río que atraviesa la ciudad colombiana de Medellín. Este proyecto se convirtió en una plataforma de oportunidades para valorar la naturaleza, las actividades culturales y la movilidad en la ciudad.

El proyecto se enfocó en un fragmento específico de los 17 kilómetros de extensión del río Medellín, que abarca 400 metros longitudinales en ambos lados. Estos 400 metros se convirtieron en unos **70.000 metros cuadrados de espacio público, conectados por 14 microparques**, sumando en total unas 300 hectáreas. En esta zona específica se enterraron las vías del tren para generar un espacio lleno de tierra que permitió la creación de un nuevo suelo. Este suelo se diseñó para gestio-




nar el agua, ralentizar las llanuras aluviales hacia la cuenca hídrica del río y consolidar estrategias paisajísticas y ambientales.

Los 400 metros construidos repercutieron significativamente en la ciudad al expandir el espacio público y conectar zonas importantes del entorno, lo que a su vez contribuyó a la mejora del entorno urbano y la conectividad de la ciudad.

Primero se realizó un proyecto piloto durante una legislatura que implicó la coordinación interinstitucional y en su desarrollo se contó con la participación de 400 personas de la sociedad civil. Esa coordinación y amplia participación permitió desarrollar un plan de ordenamiento territorial con perspectiva ambiental.



Material de apoyo

-  **La Estrategia de Biodiversidad de la UE para 2030** promueve las inversiones en infraestructura verde y azul, así como la integración sistemática de ecosistemas saludables, infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza en la planificación urbana. Una serie de políticas de la UE apoyan las soluciones basadas en la naturaleza y la infraestructura verde
-  **Diseño de Keyline**. Libro que detalla una técnica de planificación integral de la granja que mejora la captación y el uso del agua, la regeneración del suelo, la forestación y la productividad, de Ken B. Yeomans.
-  **One Earth**. Un sitio web que ofrece información sobre biorregiones y permite localizar la propia.



MOVILIDAD BAJA EN CARBONO

¿Cuál es el objetivo principal de cualquier sistema de transporte en las ciudades? Esa es la pregunta disparadora de este módulo. La movilidad urbana afecta todos los aspectos de la vida en la ciudad. Durante las sesiones se abordaron dos categorías de respuesta: una relacionada con la productividad, la agilidad y la seguridad de las personas; otra con la integración y la conexión de las personas con sus actividades en el territorio.

El objetivo del este módulo fue proporcionar una comprensión profunda de los desafíos y estrategias relacionados con el transporte y la movilidad sostenible. Se expusieron los diferentes paradigmas de la movilidad urbana y diferentes estrategias para integrar sistemas de transporte público y movilidad activa con el desarrollo urbano. Además, se invitó a los equipos municipales a indagar en los desafíos de la movilidad sostenible en sus respectivos territorios para fortalecer sus propuestas.

Conceptos clave

Movilidad urbana sostenible

Es la capacidad de desplazarse en las ciudades de manera eficiente, segura, accesible, inclusiva y respetuosa con el medio ambiente, utilizando diferentes modos de transporte que se adapten a las necesidades y preferencias de las personas.

Movilidad activa

Es el tipo de movilidad que implica el uso de la energía humana para desplazarse, como caminar o ir en bicicleta. Su uso tiene beneficios como la mejora de la salud, la economía y la convivencia, pero también retos como garantizar la seguridad y una infraestructura apropiada.

Manual de calles

Es una guía que establece los criterios y lineamientos para el diseño de las calles, considerando a todos los actores y modos de transporte que las utilizan, así como el entorno urbano y las actividades que se desarrollan en ellas. Su objetivo es promover calles seguras, inclusivas, sostenibles y atractivas para las personas.

Jerarquía de movilidad

Es un principio que ordena la prioridad que se debe dar a los diferentes modos de transporte en el diseño y la gestión de la movilidad urbana, según su impacto social, ambiental y económico. La jerarquía más común es la siguiente: peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga y vehículos particulares.

Corredor fluvial

Es una infraestructura que aprovecha el potencial de los ríos y otros cuerpos de agua para ofrecer un modo de transporte alternativo, integrado con el terrestre, que conecta diferentes zonas de la ciudad y mejora la calidad ambiental y paisajística.

Urbanismo táctico

Intervenciones de bajo costo y alto impacto, que permiten transformar el espacio público de manera rápida y participativa. Por ejemplo, cerrar temporalmente algunas calles al tráfico vehicular para promover el uso de la bicicleta y los paseos a pie.

Reflexiones

Paradigmas de la movilidad urbana

El flujo vehicular, el movimiento eficiente de las personas y el acceso a bienes y servicios han orientado la planificación y el diseño de las ciudades en relación con el transporte.

El **primer paradigma** se basó en garantizar el flujo vehicular y muchas regulaciones todavía se enfocan en resolver la congestión vehicular, aumentando la capacidad de las vías para facilitar el tráfico. Este enfoque evolucionó hacia un **segundo paradigma** que prioriza el movimiento eficiente de personas, sobre todo en transporte público de alta capacidad. Actualmente, se avanza hacia un **tercer paradigma** más humano e integrado donde el objetivo no es solo mover personas, sino facilitar el acceso a bienes y servicios para mejorar la calidad de vida. El propósito es satisfacer las necesidades de viaje, reduciendo los desplazamientos motorizados.

Estrategias de movilidad urbana sostenible

Las estrategias se pueden enmarcar en diferentes aspectos: gobernabilidad institucional y financiera, desarrollo urbano integrado, diseño de calles bajo la lógica de espacio compartido, redes de transporte eficientes y de bajo coste para toda la población, así como el fomento de los modos de desplazamiento no motorizados en los territorios. Se presentaron cuatro modalidades específicas para promover una movilidad más segura, eficiente y equitativa en las ciudades:

- **Calles completas**
Calles diseñadas para que las compartan todas las personas, incluyendo peatones, ciclistas, conductores y usuarios de transporte público.
- **Sistemas integrados de transporte**
La intermodalidad permite articular los distintos sistemas de transporte público eficazmente a través de la integración física, operacional y tarifaria.
- **Gestión de la demanda.**
Complementar las soluciones de infraestructura con acciones que gestionen la demanda de vehículos particulares, buscando un uso más racional y equilibrado del espacio público. Por ejemplo, a través de peajes urbanos, zonas urbanas protegidas y restricciones de circulación según el número de placa, teniendo en cuenta su efectividad, la aceptación social y la viabilidad política.
- **Distribución urbana de mercancías.**
La carga urbana y su planificación son un desafío para las ciudades. La distribución urbana de mercancías puede formar parte de la normativa, con pautas como la asignación de espacios para carga y descarga, la regulación de horarios y zonas, y la promoción de vehículos de bajas emisiones.

Movilidad baja en carbono en las ciudades LAIF City Life

Los conceptos y reflexiones anteriores sirvieron de insumo para fortalecer los proyectos de los participantes, quienes compartieron las experiencias y desafíos de sus respectivos territorios.

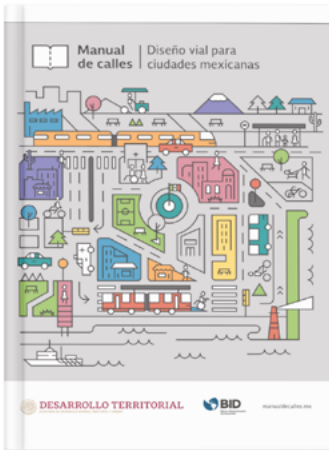
Retos comunes

- **Aumento del tráfico vehicular:** todas las ciudades enfrentan problemas de congestión y desorganización debido al aumento del flujo de vehículos, especialmente en las zonas más urbanizadas.
- **Falta de infraestructura para peatones y ciclistas:** las ciudades carecen de infraestructura adecuada para la movilidad activa, lo que obliga a los usuarios a compartir las vías con los vehículos y aumenta el riesgo de accidentes.
- **Preferencia por el vehículo privado:** en todas las ciudades, la gente tiende a preferir el vehículo privado como medio de transporte, incluso para distancias cortas, lo que contribuye a la congestión y la contaminación.

Retos particulares

- **Belém do Pará:** la ciudad busca integrar el transporte fluvial con el terrestre y cambiar la percepción de la población sobre la importancia de los ríos, reconectando la ciudad con estas vías fluviales, también a través de la provisión de un parque lineal que favorezca la movilidad a pie y en bicicleta. Sin embargo, enfrenta desafíos como la ocupación del espacio público por vehículos privados y la falta de normatividad para el uso de motocicletas.
- **Comayagua:** la ciudad enfrenta desafíos específicos relacionados con la apertura de un aeropuerto internacional, que ha aumentado el flujo de vehículos y la congestión, especialmente en el centro histórico.
- **Trujillo:** la ciudad tiene problemas con el estado de las vías de transporte y la invasión de las aceras por comerciantes ambulantes, lo que dificulta la movilidad de vehículos y peatones.
- **Tlaxcala:** la ciudad enfrenta desafíos relacionados con la falta de un marco normativo actualizado y la coordinación efectiva entre las unidades de planificación. Además, la influencia de grupos de interés, como el sector inmobiliario y turístico, condiciona la movilidad urbana y el uso del espacio público.





Proyecto destacado

Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas

El Manual de diseño vial para ciudades mexicanas es una herramienta que busca un equilibrio entre lo técnico y lo social en el diseño urbano. El Manual está dividido en cinco bloques: principios generales, gestión de proyectos, diseño de vías urbanas, participación pública y urbanismo táctico.

El documento se enfoca en la jerarquía de la movilidad y propone visualizar la red vial en tres tipos de días: primarios, secundarios y terciarios, dependiendo de su uso. Estos días tienen diferentes niveles de uso, reflejados por colores y actividades. Además, propone la inclusión de elementos de diseño vial que permitan la inclusión de todos los actores de la movilidad, como peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas.

El Manual de calles: Diseño vial para ciudades mexicanas fue elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se convirtió en una normativa oficial mexicana, propició la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable del país.

También hace énfasis en la resiliencia de las vías urbanas, proponiendo el manejo de condiciones climáticas con elementos como pinturas especiales para peatones, vegetación adaptada y regulación del microclima.

El Manual de calles: Diseño vial para ciudades mexicanas fue elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se convirtió en una normativa oficial mexicana, propició la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable del país.



Material de apoyo



Guía global de diseño de calles, Global Design Cities Initiative.

Una guía para rediseñar calles urbanas, priorizando la accesibilidad y la calidad de vida sobre la circulación de automóviles.



Planning and design for Sustainable Mobility, UN-Habitat.

Un informe que aboga por un enfoque de movilidad urbana centrado en la accesibilidad, no solo en el transporte.



Transporte urbano sostenible en América Latina, Despacio. Un

estudio que explora los desafíos y oportunidades de la movilidad urbana en América Latina.



Plan de movilidad metropolitano del Valle de Aburrá.

Un plan para mejorar la movilidad y la integración territorial en el Valle de Aburrá, en Colombia.



Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial, Ministerio de Transporte de Colombia. 2022. Una

estrategia para promover la movilidad activa, con un enfoque en la equidad de género y la sostenibilidad.





CENTROS VALORIZADOS

Este módulo exploró los desafíos de los centros urbanos (no solo los patrimoniales, sino toda la ciudad existente) abordando aspectos como la recuperación del espacio público, la movilidad urbana, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de los habitantes. Para ello se navegó entre ejemplos y casos prácticos tanto en América Latina como en Europa, con el objetivo de explorar soluciones innovadoras y sostenibles. Además, se indagó en la integración de la perspectiva de género en el urbanismo y se abordó la situación de la vivienda social en la región latinoamericana.

Los equipos municipales identificaron los problemas y el potencial que caracterizan a su área de intervención y plantearon medidas para integrar en sus proyectos una mirada de ciudad cuidadora.

Conceptos clave

Centros valorizados

Se refiere a la recuperación y revitalización de los centros urbanos, mediante la inversión en vivienda, equipamiento, espacio público y movilidad, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y preservar su patrimonio cultural y ambiental.

Ciudad consolidada

Aquella parte de la ciudad que ha alcanzado un alto grado de urbanización y densidad, y que se caracteriza por una estructura urbana estable y consolidada. Esta parte de la ciudad se encuentra en contraposición a las áreas periféricas o en proceso de urbanización, que todavía se están urbanizando, que pueden cambiar más y no están tan consolidadas.

La ciudad consolidada puede incluir tanto el centro histórico como otras áreas urbanas que han experimentado un proceso de crecimiento y densificación a lo largo del tiempo.

Densificación urbana

Se refiere al proceso de aumento en la concentración de personas, edificaciones y actividades en un área urbana específica. Este proceso puede implicar la construcción de nuevas edificaciones en áreas ya urbanizadas, la reconversión de espacios subutilizados o la intensificación de usos del suelo existentes.

La densificación urbana puede ser una estrategia para hacer un uso más eficiente del suelo urbano, promover la sostenibilidad, reducir la expansión urbana y fomentar la movilidad sostenible al concentrar la población en áreas cercanas a servicios, empleo y transporte público.

Sin embargo, también puede plantear desafíos en términos de calidad de vida, presión sobre infraestructuras y servicios, y cambios en la morfología y el carácter de los barrios.

Ciudades inclusivas

Aquellas diseñadas y planificadas para garantizar la participación equitativa de todos sus habitantes en la vida urbana, independientemente de su género, edad, origen étnico, capacidad física, orientación sexual, o cualquier otra característica. Estas ciudades buscan promover la igualdad de oportunidades y el acceso a los servicios, espacios públicos, empleo, vivienda, educación, y demás aspectos fundamentales de la vida urbana para todos sus residentes.

La planificación urbana inclusiva considera las necesidades y experiencias de grupos diversos, y busca eliminar barreras que puedan excluir a ciertos segmentos de la población.

Áreas monofuncionales

Zonas urbanas que se caracterizan por tener un uso predominante del suelo. Por ejemplo, una zona industrial, una zona comercial o una zona residencial. Estas áreas pueden ser el resultado de procesos históricos de planificación urbana que buscaban separar las diferentes actividades de la ciudad para evitar conflictos, o pueden ser el resultado de procesos más recientes de gentrificación o especulación inmobiliaria.

Las áreas monofuncionales pueden plantear desafíos en términos de calidad de vida, accesibilidad y sostenibilidad urbana, ya que pueden generar desequilibrios en la distribución de servicios y equipamientos, aumentar la dependencia del transporte motorizado y limitar la diversidad de usos y actividades en la ciudad.

Vivienda social

La producción de vivienda destinada a sectores de la población con bajos ingresos o en situación de vulnerabilidad, que no pueden acceder al mercado formal de vivienda. La vivienda social debe garantizar el derecho a la vivienda digna y adecuada, así como la integración social y urbana de sus beneficiarios.

Desafíos de los centros urbanos (patrimoniales o no)

- **El abandono y la gentrificación de los centros históricos.** La falta de modernización y la pérdida de vitalidad en los centros históricos ha favorecido la especulación inmobiliaria, que conlleva la densificación de ciudades y a la gentrificación, sustituyendo a poblaciones con menos recursos por aquellas con más recursos o por turistas temporales, creando áreas monofuncionales y fragmentando el espacio urbano.
- **Expansión urbana y problemas de segregación** potenciados por el desarrollo de viviendas en la periferia. Mientras algunos barrios y conjuntos de viviendas sufren carencias de equipamiento urbano, falta de espacio público, problemas con las infraestructuras, debilidad económica, y problemas sociales; otras comunidades están perfectamente dotadas, una circunstancia que refuerza la desigualdad en las ciudades latinoamericanas.

El diseño urbano debe tener en cuenta a las mujeres

Las mujeres son las principales usuarias de los espacios públicos, sus equipamientos y el transporte público; por lo tanto, su perspectiva es valiosa para mejorar la habitabilidad y el bienestar social. Garantizar la igualdad de oportunidades y equidad de uso del espacio público y sus equipamientos es fundamental para atender las necesidades comunitarias.

Incluir la perspectiva de género, la atención a la diversidad y a los derechos humanos configura el diseño de **"ciudad cuidadora"**, una visión de la ciudad centrada en el bienestar de las personas, que reconoce y valora las tareas de reproducción y cuidado, y que promueve la equidad, la inclusión, la participación y la sostenibilidad ambiental.

La vivienda social en América Latina

La vivienda social en América Latina ha proliferado en la periferia urbana impulsando la expansión de las ciudades y, en ocasiones, en forma de comunidades cerradas o fraccionamientos, un fenómeno influenciado por modelos estadounidenses, que no responden a las características y demandas latinoamericanas y que ha potenciado problemas como la desigualdad, la segregación, la sobreexplotación de recursos y la pérdida de identidad.

Estrategias de revalorización de los centros urbanos

- **Rehabilitación y renovación** de edificios y espacios públicos, que pueden mejorar la calidad de vida de los habitantes y atraer nuevas inversiones y actividades económicas. Esto puede incluir la restauración de edificios históricos, la mejora de la accesibilidad y la seguridad en las calles y plazas, y la creación de nuevos espacios verdes y de recreación.
- **Fomento de la vivienda asequible.** La creación de programas de vivienda social, la regulación de precios del alquiler y la promoción de la autoconstrucción y la autogestión pueden contribuir a la diversidad social y económica de la ciudad, evitando la gentrificación y la expulsión de población vulnerable. Tam-

bién se puede considerar el impulso de impuestos progresivos sobre bienes inmuebles vacíos y sin uso residencial que desincentiven la especulación inmobiliaria y la evasión fiscal en zonas céntricas con infraestructuras.

- **Recuperación de espacios vacíos o abandonados** en la ciudad con parques de pequeña escala que se adaptan a la estructura irregular de ciertas áreas y ofrecen zonas de juego, descanso y vegetación (parques de bolsillo) o impulsar extensiones de aceras que se crean en espacios residuales que antes eran estacionamientos (parklets).
- **Promoción de la movilidad sostenible.** La creación de carriles bici, la mejora del transporte público y la promoción del caminar puede mejorar la calidad del aire, reducir la congestión del tráfico y fomentar la actividad física.
- **Fomento de la economía local** a través de pequeños negocios, la creación de espacios de coworking y la promoción del turismo sostenible pueden contribuir a la creación de empleo y a la diversificación de la actividad económica.
- **Fomento de la participación ciudadana** a través de espacios de consulta, talleres y promoción de la gestión comunitaria en la planificación y el diseño urbano puede contribuir a la identificación de necesidades y oportunidades específicas de los habitantes y a la creación de soluciones más inclusivas y sostenibles.



Centros valorizados en las ciudades LAIF City Life

Los equipos municipales de las ciudades realizaron una lectura socioespacial del área de intervención de sus proyectos, que incluía una caracterización del nivel socioeconómico, la ubicación, la presencia de vivienda y equipamiento según las categorías de inclusión, sostenibilidad, cohesión social y calidad espacial.

Belém do Pará

- **Proyecto hidrovías.** Existe una marcada división en el acceso a equipamientos y servicios públicos entre los habitantes de la parte continental y los habitantes de las islas. El Centro Histórico cuenta con una zona comercial consolidada, así como plazas y áreas verdes. La presencia de transporte público es abundante y cuenta con infraestructura de apoyo y una red de ciclovías. Sin embargo, se enfrenta a desafíos como la degradación del espacio público y problemas de seguridad nocturna. Se destaca la necesidad de conciliar la movilidad con la conservación del patrimonio, con estrategias como el alumbrado público y la participación ciudadana en la planificación de proyectos.
- **Proyecto Ariri.** Se observa una expansión de la ocupación informal en áreas de protección ambiental. A pesar de contar con un fuerte comercio de barrio y diversos medios de transporte, carece de espacios verdes significativos y enfrenta problemas de seguridad. La intervención propuesta busca abrir calles cerradas, crear espacios de ocio y mejorar la calidad de vida de los residentes.

Comayagua

Este municipio exhibe una combinación de estratos socioeconómicos y la presencia de áreas formales e informales. Se han identificado problemas de asentamientos ilegales y zonas de riesgo

no habitables. A pesar de contar con infraestructuras básicas y espacios públicos, como parques y escuelas, se enfrenta a problemas como la descarga de aguas negras directamente al río y la falta de accesibilidad universal. Se destacan las oportunidades de mejora en la infraestructura y el equipamiento urbano, así como la importancia de trabajar con la comunidad para lograr una intervención exitosa.

Trujillo

Se observa una predominancia del vehículo particular en la movilidad urbana y la falta de asociaciones formales en la comunidad. Aunque cuenta con una dinámica vida comercial, equipamientos municipales y una cantidad considerable de edificios patrimoniales, enfrenta desafíos en la integración social y la movilidad universal. Se plantea la necesidad de trabajar con propietarios y comerciantes para contribuir a la cohesión social y mejorar la calidad de vida en el área.

Tlaxcala

El proyecto se ubica en la periferia del municipio Xicohtzinco y enfrenta retos en cuanto a la movilidad y la calidad del espacio público. Aunque el municipio cuenta con una variedad de servicios y equipamientos municipales, carece de un espacio urbano totalmente seguro y accesible para todos los sectores sociales. Se identifican oportunidades de mejora en la infraestructura y el diseño urbano para hacer que el municipio sea más inclusivo y sostenible.



Proyecto destacado **Colonia Donceles en Cancún (México)**

La Colonia Donceles en Cancún, México, es un ejemplo de renovación urbana impulsado por el sector privado. Liderado por el arquitecto Juan Carral, se enfocó en revitalizar una colonia popular construida en los años ochenta que, en 2015, presentaba un alto porcentaje de viviendas vacías y en mal estado, además de un espacio público deteriorado.

La intervención consistió en realizar intervenciones puntuales pero significativas para detonar cambios positivos en el entorno urbano. En tres años y medio resultó en la construcción de tres edificios, la renovación de casas originales y la mejora de espacios públicos como andadores, plazas y parques. Las estrategias incluyeron la adquisición de propiedades abandonadas, la construcción de edificios de baja altura, la remodelación de viviendas existentes, la incorporación de viviendas flexibles, y el uso de azoteas como extensiones habita-







cionales. Además, se promovió el comercio local y se diversificaron los alquileres entre renta fija local y renta vacacional.

El proyecto también fomentó la economía circular y de proximidad, impulsando que los residentes trabajaran o gestionaran negocios locales, manteniendo la identidad del barrio e involucrando a la comunidad en la toma de decisiones.

Aunque enfrenta retos asociados a la gentrificación, la Colonia Donceles demuestra que la renovación urbana puede ser sostenible y replicable, beneficiando a los residentes actuales y atrayendo nuevos habitantes sin perder su esencia comunitaria.



Material de apoyo

-  **Muerte y vida de las grandes ciudades.** Jane Jacobs.
Un libro para entender las ciudades como procesos.
-  **País sin techo: ciudades, historias y luchas sobre la vivienda.** Carla Escoffie.
Una ruta por cinco ciudades mexicanas que aborda problemáticas como la especulación, los desalojos, la burbuja inmobiliaria, las luchas territoriales, entre otros muchos.
-  **La guerra de los lugares.** Raquel Rolnik.
Libro que analiza la financiarización global de la vivienda y su impacto en el derecho a la vivienda.
-  **La ciudad uberizada.** Ian Brossat.
Libro sobre el impacto de la economía colaborativa en el acceso a la vivienda.
-  **Política y Arquitectura: Por un urbanismo de lo común y ecofeminista.** Josep María Montaner y Zaida Muxí.
Un libro que explora la responsabilidad social de la arquitectura en la era de la globalización.
-  **Col.lectiu pun 6.**
Un colectivo de arquitectas, sociólogas y urbanistas que trabajan para repensar los espacios domésticos, comunitarios y públicos desde una perspectiva feminista.



Hábitats integrales

Este módulo se enfocó en la gestión urbana y la elaboración de proyectos urbanos sostenibles, que tomen en cuenta aspectos técnicos, sociales y comunitarios. Se presentaron conceptos clave para el diseño de equipamientos y espacios públicos, se resaltó la relevancia de la vivienda social y se mostró cómo las intervenciones urbanas pueden influir en la biodiversidad y la salud pública.

Las reflexiones trataron temas como la identidad y la cohesión social, la sostenibilidad y la integralidad; se subrayó la conveniencia de trabajar con lo que ya existe (reutilizar y adaptar en lugar de demoler y reconstruir), para conseguir un desarrollo urbano más respetuoso con el medio ambiente. En un ejercicio práctico, los equipos municipales detectaron y evaluaron las externalidades positivas y negativas de los proyectos.

Conceptos clave

Hábitats integrales

Proyectos que mejoran integralmente áreas urbanas delimitadas, con actuaciones multisectoriales que combinan la mejora de la gestión de residuos sólidos, la provisión de agua y saneamiento, la dotación de edificios de uso social y público, la mejora de las condiciones de asentamientos precarios, y la planificación de nuevas opciones de vivienda.

Reubicación

Una estrategia que consiste en trasladar a las poblaciones que viven en zonas de riesgo o invadidas a otras áreas dentro o fuera del mismo territorio, lo que implica diferentes costos y beneficios sociales, económicos y ambientales.

Urbanización informal

Se refiere al proceso de ocupación y construcción de viviendas y asentamientos humanos sin cumplir con las normas y regulaciones legales, generalmente en áreas periféricas o marginales de las ciudades. Es una respuesta del mercado informal a la falta de oferta de vivienda formal y accesible para las poblaciones de bajos ingresos.

Déficit de vivienda

Se refiere a la brecha entre la demanda y la oferta de vivienda adecuada y asequible para la población. El déficit cualitativo se refiere a las condiciones de habitabilidad, seguridad y calidad de las viviendas existentes; el déficit cuantitativo se refiere a la insuficiencia de unidades de vivienda disponibles para satisfacer las necesidades de la población.

Gentrificación

Proceso de transformación de un área urbana debido al aumento de los precios de la vivienda que puede provocar el desplazamiento de las poblaciones de menores ingresos por las de mayores ingresos. La gentrificación implica una renovación y revalorización de las propiedades y el entorno urbano, mientras que la exclusión implica una pérdida de acceso y participación de las poblaciones desplazadas en los beneficios y oportunidades de la ciudad.

Commodity

Materia prima que se utiliza para producir otros bienes o servicios. Los commodities se pueden comerciar en el mercado financiero, donde su precio depende de la oferta y la demanda.

Retrofitting

Proceso de actualizar, modernizar y mejorar los sistemas, equipos o infraestructuras existentes para que cumplan con los estándares actuales o se adapten a nuevas necesidades. El objetivo del retrofitting es mejorar el rendimiento, la eficiencia, la seguridad o la sostenibilidad de los elementos que se modifican, sin tener que reemplazarlos por otros nuevos.

Externalidades

Efectos, positivos o negativos, que un proyecto puede tener sobre terceros. Estos efectos pueden afectar a individuos, comunidades, el medio ambiente o la economía en general, y pueden surgir como resultado de la producción, el consumo o la toma de decisiones. Estas externalidades pueden afectar un proyecto de diversas maneras, desde influir en la percepción pública del mismo, hasta generar costos adicionales o beneficios inesperados en los beneficios y oportunidades de la ciudad.



La vivienda como commodity

El actual modelo económico ha convertido la vivienda en un objeto mercantil, perdiendo su verdadero propósito de proporcionar techo, bienestar y seguridad a las personas, especialmente para algunas comunidades.

Ocho principios para proyectos incluyentes y sostenibles

- **Transparencia y proximidad**
Crear espacios transparentes y abiertos, que permitan encuentros y favorezcan la visibilidad, la comunicación, la confianza y la tranquilidad.
- **Vitalidad**
Identificar actores, iniciativas y grupos comunitarios en torno al tema de los proyectos que permita entender y conectar la vida cotidiana con los servicios existentes. Esto alimenta la vida del proyecto, ya sea una calle, un parque, un centro histórico o un corredor fluvial.
- **Accesibilidad y conectividad**
La conexión con la sociedad no se logra si los espacios no son integrados ni accesibles. Esto implica considerar el transporte público, generar condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida y crear circuitos peatonales y viales.
- **Calidad y belleza**
Hacer lugares agradables y atractivos por sus condiciones naturales diseñados con materiales perdurables.
- **Apropiación e identidad**
Entender qué hace diferente un espacio, una planta de tratamiento, un parque lineal en relación con la identidad del lugar. Desde el nombre hasta las costumbres culturales influyen.
- **Inclusión**
Construir espacios de conversación intergeneracionales no solo para identificar problemas, sino para imaginar cómo quiere construirse la convivencia.
- **Alianzas y corresponsabilidad**
Para que los proyectos y las inversiones se ejecuten, es necesario la coordinación público-privada, la concurrencia de recursos y las alianzas.
- **Escala**
Es imprescindible buscar la coherencia entre la escala de los proyectos y sus objetivos: tener en cuenta la dimensión territorial de los proyectos, desde lo local hasta lo regional, y cómo se articulan con otros niveles de planificación y gestión.

Alternativas a la reubicación masiva

Cuando sea posible, se deben buscar alternativas que respeten el derecho a la permanencia, mejoren la calidad de vida y fortalezcan el tejido social de las comunidades. En ocasiones, se puede reubicar a poblaciones vulnerables sin desplazarlas de su entorno, respetando su arraigo.

El eje ambiental debe estructurar los proyectos urbanos

Incorporar criterios y prácticas que reduzcan el impacto negativo de la construcción y el uso de la vivienda en el medio ambiente, y que promuevan el aprovechamiento de los recursos naturales y la adaptación al cambio climático.

Estrategias para enfrentar los retos del acceso a la vivienda

- **La expansión urbana**
Creación de nuevos desarrollos de vivienda en áreas periféricas o rurales de la ciudad, buscando descongestionar el centro y ofrecer más opciones de vivienda. Esta estrategia requiere una buena planificación y coordinación con el transporte, los servicios públicos y las infraestructuras urbanas. Un ejemplo de esta estrategia es el proyecto de Ciudad Verde en Soacha, Colombia.
- **La redensificación urbana**
Aumento de la densidad de población y vivienda en áreas centrales o consolidadas de la ciudad, buscando aprovechar el espacio existente y optimizar el uso del suelo. Esta estrategia requiere una buena gestión del espacio público, la movilidad y la convivencia. Un ejemplo de esta estrategia es el proyecto de Renovación Urbana de Manzanares en Medellín, Colombia.
- **El mejoramiento o retrofitting aplicado a la vivienda**
Se refiere a la intervención y mejora de las condiciones de habitabilidad, seguridad y calidad de las viviendas existentes, especialmente en áreas informales o vulnerables. Esta estrategia busca respetar el derecho a la permanencia y el arraigo de las familias, y fomentar su participación y empoderamiento. Un ejemplo de esta estrategia es un [proyecto realizado en Burdeos \(Francia\)](#) que restauró y revalorizó la estructura, la fachada y el paisajismo de un conjunto habitacional de 3 edificios y 530 unidades construido a finales de los años 60 como vivienda social. El proyecto mejoró el rendimiento energético de los inmuebles e integró los espacios exteriores e interiores creando jardines de invierno.

Hábitats integrales en las ciudades LAIF City Life

Durante el módulo se propuso un ejercicio práctico para identificar y gestionar las externalidades positivas y negativas de los proyectos. Para ello, los equipos consideraron los aspectos sociales, ambientales y económicos e identificaron a los actores pueden aportar información valiosa sobre las externalidades. También se propuso identificar a los actores relevantes en el proyecto.



Belém do Pará

Externalidades positivas:

- Mejora de las condiciones ambientales del río y su entorno.
- Creación de un parque fluvial para la recreación.
- Promoción de la educación ambiental.
- Promoción del turismo.
- Integración a la red de saneamiento.
- Promoción de la movilidad intermunicipal.

Externalidades negativas

- Desplazamiento de la población local y resistencia al reasentamiento.
- Impacto en la biodiversidad local y supresión vegetal, debido a las intervenciones.
- Especulación inmobiliaria.

Actores:

- Población local afectada por el proyecto.
- Organizaciones ambientales.
- Gobierno local.

Comayagua

Externalidades positivas:

- educación y conciencia ambiental de la ciudadanía.
- Restauración de especies nativas y promoción de la integración socioambiental.
- Fortalecimiento de la unidad familiar y su sensibilización ambiental.

Externalidades negativas:

- Resistencia a la reubicación de asentamientos ribereños.
- Posible invasión del área natural para comercio informal que genere contaminación e inseguridad.
- Pérdida del tejido social y debilidad de las propuestas de reasentamiento.

Actores:

- Habitantes de las riberas en riesgo de inundación o deslizamiento.
- Organizaciones comunitarias.
- Instituciones públicas con competencia en la gestión del río, el ordenamiento territorial, vivienda y desarrollo social.
- Universidades y centros de investigación, que pueden proporcionar estudios ambientales, técnicos y sociales.

Trujillo

Externalidades positivas:

- Incremento de turismo, generando empleo en la zona.
- Atracción de turismo educativo y de investigación, que fomente la innovación y el intercambio de ideas.
- Exposición a la multiculturalidad, que mejore la competitividad local.

Externalidades negativas:

- Migración no controlada, con posible sobrecarga de demanda de vivienda.
- Conflicto de interés entre actores, especialmente en el entorno costero.
- Sobreexplotación de recursos a causa del turismo.

Actores:

- Población local.
- Asociaciones turísticas.
- Instituciones públicas competentes en la promoción y regulación del turismo, y en la protección del patrimonio natural y cultural.
- Universidades y centros de investigación, que pueden proporcionar estudios sobre el turismo y su impacto.
- Organizaciones sociales y ambientales defensoras de los derechos e intereses de las comunidades y los ecosistemas.



Tlaxcala

Externalidades positivas

- Creación de un ecoparque como lugar de convivencia.
- Incremento del valor de los terrenos aledaños.
- Promoción de la economía circular.
- Posible desarrollo turístico.

Externalidades negativas:

- Inseguridad, al estar alejada de la zona urbana.
- Desarrollo sin ordenamiento.
- Especulación asociada a la revalorización de los terrenos.

Actores:

- Población local.
- Instituciones públicas competentes en regulación y supervisión.
- Organizaciones ambientales que velen porque el proyecto sea ecológicamente sostenible.
- Inversionistas privados, que provean la financiación.

Agenda Besós (Barcelona)

Una propuesta para abordar las distintas situaciones que se desarrollan a lo largo del río Besós (Barcelona), identificando cinco ámbitos: el agua, el cauce, los bordes, los barrios y una escala metropolitana. Cada ámbito se asigna un color en un mapa, que representa acciones específicas relacionadas con él. El análisis se hace mediante mapas detallados que muestran la vulnerabilidad urbana, la distribución de espacios públicos, el nivel de vulnerabilidad de los residentes y otras características específicas de cada área del río.



 Proyectos destacados 

Unidades de Vida Articulada (México)

Un proyecto que se centra en las infraestructuras del agua, específicamente en los tanques de almacenamiento y distribución de agua potable en la ciudad de Medellín. La propuesta fue derribar los muros que rodeaban estos tanques y transformarlos en espacios colectivos para actividades sociales y comunitarias. Esto implicó una reconfiguración completa de estos entornos, incluyendo la creación de plazoletas, juegos infantiles, auditorios y zonas de esparcimiento, todo conectado a través de andenes y escaleras para aprovechar la topografía.





Material de apoyo



Biblioteca URBAM. Global Design Cities Initiative.



How to Kill a City: Gentrification, Inequality, and the Fight for the Neighborhood.

Un libro de Peter Moskowitz sobre el fenómeno de la gentrificación.



Comfama

Una caja de compensación colombiana que trabaja en programas sociales relacionados con educación, cultura, vivienda, hábitat, salud, recreación, servicios y empleo. Además de sus programas sociales, Comfama también trabaja como promotor inmobiliario en la región de Antioquia, desarrollando viviendas y programas de mejoramiento en alianza con terceros.

Taller Presencial



Del 30 de octubre al 2 de noviembre de 2023, el Centro de Formación de la Cooperación Española en Cartagena de Indias acogió la tercera edición del Taller Presencial del Curso de Formación para Gestores Urbanos Municipales LAIF City Life.

Este encuentro en proporcionó a los equipos un valioso espacio para reflexionar junto a otras y otros profesionales, intercambiar ideas y enriquecer sus proyectos con perspectivas diversas. Las y los gestores valoraron especialmente la oportunidad de pausar sus rutinas diarias y dedicarse a pensar profundamente sobre los problemas de sus proyectos y sus soluciones, fomentando un diálogo constructivo y colaborativo.

La jornada inaugural comenzó con una cálida por parte de **Miguel González, director del Centro de Formación**, quien destacó la importancia del taller para delinear una hoja de ruta que garantice la obtención de financiación necesaria para convertir los proyectos en realidades tangibles. **Miguel Gómez-Pavón, Coordinador de Sector Privado, UE y Alianzas de FONPRODE**, también enfatizó la necesidad de alianzas multiactores como clave para el éxito de estos proyectos. **Alfredo Hidalgo, coordinador académico del curso**, recalcó que los proyectos desarrollados en el taller tienen el potencial de servir como modelos para otras ciudades de la región, promoviendo la transferencia de conocimiento y las buenas prácticas.

PREGUNTAS DISPARADORAS

Durante el taller, varias preguntas clave orientaron las discusiones y reflexiones:

- ¿Cómo gestionar bien el lugar donde convivimos?
- ¿Cómo generar apropiación entre la sociedad civil?
- ¿De dónde obtener los recursos?
- ¿Cómo adaptar las ciudades a las necesidades económicas, sociales y ambientales sin dejar a nadie atrás?

Estos interrogantes impulsaron a los equipos a buscar soluciones innovadoras.



EL CASO DE MEDELLÍN

Alejandro Echeverri y Federico Restrepo, expusieron cómo formular proyectos desde un modelo de gestión ciudadana, a través del caso práctico de Medellín.

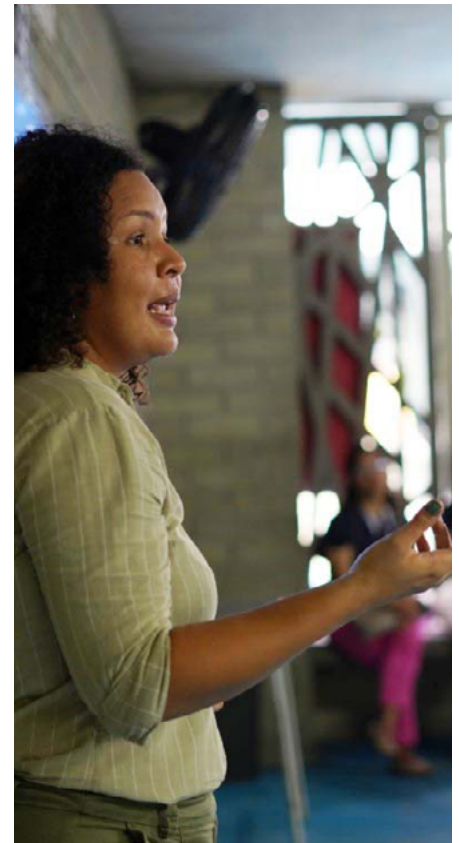
Echeverri destacó la importancia de la participación activa de la comunidad y el potencial de la innovación social: "Cada proyecto debe ser una oportunidad para mejorar la calidad de vida de las personas, no solo una infraestructura física".



LA REALIDAD CARTAGENERA

Luís Villadiego, secretario de Infraestructura de Cartagena, presentó los retos y avances de la ciudad, haciendo énfasis en la resiliencia. Villadiego señaló la importancia de una visión a largo plazo y de la integración de diversas disciplinas para abordar los desafíos urbanos de manera efectiva.

Por su parte, **Maristella Madero**, de la Fundación Grupo Social, abordó la interacción entre la comunidad y los proyectos de desarrollo urbano, como la recuperación de la ciénaga de la Virgen, en la comuna 6.



Participantes

La tercera edición reunió a 22 técnicos/as municipales de Belém do Pará (Brasil), Comayagua y Trujillo (Honduras), y el Estado de Tlaxcala (México).

Belém do Pará



Laís Viggiano



Fernando Pinho



Ana Valéria
Ribeiro



Patrick Sandre



Nathalia Obando



Antonio Ferreira



Jorge dos Santos

Estado de Tlaxcala



Marco Antonio
Sánchez



Marco Antonio
Arciniega



Alejandra
González



Alfredo González



Yolanda Flores

Comayagua



Lastenia
Fonseca



Martha Mayes



Luís Enrique
Ortega



Oscar Armando
López



Elvin Geral
Aplicano

Trujillo



David Araque



Claudia Gómez



Edda Faviola
Martínez



Nelson Turcios



Tesly Abigail
Hernández

Agradecimientos

AECID expresa su agradecimiento al equipo docente y administrativo del Instituto Tecnológico de Monterrey - TEC- por su dedicación en la realización del tercer Curso de formación para Gestores Urbanos Municipales LAIF City Life.

En orden alfabético:

Alessandra Cireddu

Alejandra Trejo

Alejandro Echeverri

Alfredo Hidalgo

Carlos Brambila

Federico Restrepo

Francesco Orsini

Juan Pablo Ospina

Mariana Orozco

Maria Elena de la Torre

Natalia Castaño

Rossana Valdivia

Sebastián Monsalve

Zaida Muxí





Ciudades plenas de vida

