



FORO DE LAS CIUDADES

DIÁLOGOS MEDELLÍN

13-15 DE JUNIO 2019

PLAZA MAYOR, MEDELLÍN [COLOMBIA]

DOCUMENTO RESUMEN

EN COINCIDENCIA CON



ALIADO



ORGANIZAN





AUTORES | SEBASTIÁN VALLEJO Y JUAN PABLO TETTAY

Foro de las Ciudades IFEMA – Diálogos Medellín 2019

El encuentro de ciudades diferentes que se enfrentan a problemas similares

¿Qué tienen en común Medellín, Asunción, Oslo, Madrid o Barcelona? Pues nada y mucho, porque cada ciudad tiene diferente el entorno físico, los niveles de renta, la planificación urbana, la cultura, las necesidades en movilidad... Pero también, cada una a su escala, se enfrentan a los **mismos problemas globales**: desigualdad, cambio climático, contaminación del aire, cohesión social... En El Foro de las Ciudades Ifema de Medellín, urbes de América Latina y España, expertos y profesionales del mundo urbano intercambiaron visiones e ideas. Todo con el fin de avanzar en el debate y ampliar el conocimiento necesario para transformar las ciudades en espacios más habitables y humanos. Este mismo enfoque es el que han tenido las tres ediciones del Foro que ya se han celebrado en Feria de Madrid y que también tendrá su cuarta edición entre los días 10 y 12 de junio de 2020.



Durante la inauguración del Foro celebrado en Plaza Mayor, Medellín, entre los pasados días 13 y 15 de junio, su directora, Lola González, manifestó que “este proyecto tiene una vocación clara de diálogo abierto y de trabajo en red entre entidades que asumen el compromiso de trabajar por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”, añadiendo que ‘Diálogos Medellín’ se eligió como nombre para este evento porque expresa a la perfección la voluntad de cooperación entre las ciudades del mundo para una evolución razonable de las sociedades y sus territorios.

“Queremos apostar por aquellos caminos y prácticas que hacen de las ciudades lugares

sostenibles, inclusivos, humanos y renaturalizados”, dijo **Eugenio Prieto Soto**, director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, mientras que **Jean Carlos Pejo**, secretario nacional de Movilidad y Servicios Urbanos del Ministerio de Desarrollo Regional del Gobierno de Brasil, señaló que “debemos buscar en las ciudades que la movilidad urbana genere no solo impactos positivos en la calidad del aire, sino en el desarrollo en general, a través de una política pública alrededor de sistemas eficientes, sostenibles y principalmente sociales”. Por su parte, **Carlos Alberto Marín**, gerente de la Agencia de Seguridad Vial de la Gobernación de Antioquia, aprovechó su intervención para explicar con

detalle el ‘proyecto Ferrocarril’ de su región como un ejemplo de movilidad sostenible para interconectar entornos urbanos.

Por último, el **alcalde de Medellín, Federico Gutiérrez**, indicó que los sistemas de transporte son una de las mejores formas de llegar con inversión social a los territorios, pues uno de los factores que más genera brecha social en Latinoamérica es la forma en la que se movilizan sus habitantes. “Ya no basta con si se tiene o no unos buenos medios de transporte; ahora a eso hay que agregarle con qué tipo de energías se mueven esos sistemas y si contribuyen al cuidado de la calidad del aire”, señaló el alcalde.



Hacia la agenda 2030

La ponencia inspiradora inaugural ‘Qué urbanismo necesitamos para las ciudades’ a cargo de **Salvador Rueda, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona** (España), planteó la necesidad de simplificar la organización urbana y su relación con los sistemas naturales, así como repensar el modelo de movilidad basado en el transporte privado y la revisión del consumo masivo de recursos, además de la generación de residuos sólidos, líquidos y gaseosos. “Más que construir ciudades hay que regenerarlas”, dijo Rueda, y agregó que hay que empoderar a las ciudades para que sean protagonistas de sus desarrollos. “Entender la ciudad como un ecosistema es clave, porque la ciudad es el ecosistema más complejo creado por el hombre”, anotó Rueda.

A esta ponencia, le siguió una mesa redonda moderada por **Manuel Gil**, responsable del Área de Territorio y Economía Sostenible de la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI). En ella, **Manuel Olivera, director regional para América Latina de C40**, apuntó que “La sinergia entre ciudades acelera su aporte a la meta del acueducto”, donde el objetivo es que las ciudades en 2050 sean neutras en carbono, lo que implica construir planes específicos de acción climática para que esto sea viables. “Conectar a los alcaldes para que conozcan lo que hacen otras ciudades es parte de nuestro trabajo frente a los retos principalmente en movilidad, pues todo pasa por movilidad, y que ésta es el circuito, el flujo sanguíneo en el que se focalizan las tareas para resolver la contaminación, entre otros problemas”, recaló Olivera.

Elkin Velásquez, director regional de la ONU Habitat América Latina y Caribe, con su participación en el diálogo ‘Cómo acelerar la implementación de la Agenda 2030 en las ciudades’, anotó que la principal pregunta a la que se debe apuntar hoy, es ¿cómo hacer para llegar más temprano que tarde a las ciudades con la ola del desarrollo sostenible?, basándose en la frase de la ONU

‘No dejar a nadie atrás’. A su vez, **Rodrigo Perpétuo, secretario ejecutivo de ICLEI América del Sur**, principal red internacional que reúne gobiernos locales y regionales en la implementación de la agenda del desarrollo urbano sostenible, señaló que la clave de está en los cambios culturales encuadrados en los marcos globales, con miras a lograr ese urbanismo necesario en las ciudades. “Lo primero para empoderar a las autoridades y la gente es la información, y luego la transparencia, que es información abierta, para así establecer canales de diálogo con la sociedad que sirvan para la toma de decisiones bajo un compromiso ético más allá de los modelos económicos y con la premisa clara de que las soluciones más eficientes son las que están basadas en la naturaleza”, dijo Perpétuo.

Habitable y sostenible

El mismo día de su inauguración, el Foro acogió también un debate sobre la gestión del conocimiento y la demanda de nuevas habilidades para gestionar la ciudad del futuro. **Miguel Ángel Díaz Camacho, arquitecto y director del Grado en Gestión Urbana de la Universidad Camilo José Cela** (España), explicó la importancia de crear escuelas de ciudad y comenzar así la reflexión y formación por la recuperación de las urbes. “Las ciudades deben ser vistas como un organismo que nos cuida, así entendemos en la universidad el urbanismo, ya que las ciudades se han vuelto un espacio hostil debido a la proliferación del vehículo privado, la contaminación y otros problemas”, dijo Díaz Camacho, citando también a la filósofa Marina Garcés: “cuidarnos es la nueva revolución”. Para que esto ocurra, anotó el arquitecto, es preciso contar con una ciudadanía crítica que sea acompañada por la academia, pues la universidad tiene un papel de responsabilidad social y ambiental con un fuerte compromiso por los retos que hoy plantea el mundo.

El diálogo continuó con **José Edison Aedo, de la Universidad de Antioquia, UdeA**, al señalar que las ciudades inteligentes no

se pueden desarrollar sin la participación ciudadana, y menos sin la planificación tecnológica del territorio, pues a pesar de que la tecnología es la responsable en gran medida de los problemas ambientales y sostenibles, ésta es muy importante para la infraestructura de los territorios para repensarlas y proyectar la transición necesaria hacia la renovación urbana. Por su parte, **Martín Alonso Pérez, arquitecto y miembro de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos, SAI**, indicó que hoy el gran reto es el desarrollo de nuevas capacidades: la selectiva, la de síntesis, la de comunicación, la del diálogo y la del discernimiento. “Perdimos rigor y disciplina, y no estamos pensando... y pensar lleva tiempo, pero desarrollar estas capacidades es vital para contar con ciudades sostenibles y habitables”, aseveró Martín.

Biociudad y calidad de vida

La renaturalización urbana es una visión que nunca falta en las ediciones del Foro de las Ciudades Ifema. Esta sesión fue moderada por **Cristina Zambrano**, directora de la Agencia para la Gestión del Paisaje, el Patrimonio y las Alianzas Público Privadas, APP Medellín. **Esther Valdés, vicepresidenta de la Asociación Española de Paisajistas, AEP** (España), abrió esta sesión con su ponencia y afirmó que es necesario, además de reducir las emisiones contaminantes, compensarlas, por lo que el paisaje debe ser entendido como un servicio ecosistémico que diseña espacios resilientes. “La naturaleza y el ser humano son resilientes, pero hemos construido ciudades que son todo menos eso”, resaltó Valdés, agregando que entrar en contacto con la naturaleza es necesario, porque nos demuestra cómo funciona la vida. Las ciudades deben ser espacios pensados y construidos para que funcionen de acuerdo a los valores estéticos y éticos, partiendo de la enseñanza de la naturaleza, y ojalá junto al decrecimiento económico, afirmó la paisajista.

A continuación **Sergio Orozco, secretario de Medio Ambiente de la ciudad de Mede-**

El foro de las Ciudades Ifema de Medellín 2019 congregó a **más de 1.000 asistentes** para escuchar las buenas prácticas urbanas de ciudades iberoamericanas y españolas

llín, hizo una exposición llamada ‘Medellín verde y sostenible’, en la que argumentó la hoja de ruta que a partir de lo que han llamado las ‘Tres P’: POECA (Plan Operacional para Enfrentar Episodios Críticos de Contaminación Atmosférica), Pacto por la Calidad

del Aire y PIGECA (Plan Integral de Gestión de la Calidad del Aire). “Ya construimos 30 corredores verdes con el fin de tejer una red arbórea, instalamos un importante número de muros verdes, sembraremos un millón de árboles, cambiamos algunos suelos du-

ros por blandos para quitarle espacio al cemento y dárselo a las plantas, y sobre todo ya iniciamos el camino por ser la capital de la movilidad eléctrica en 2030”, aseguró Orozco. En la sesión también participó **Ana Cecilia Arbeláez, subdirectora Ambiental del**

Área Metropolitana del Vallé de Aburrá, la autoridad ambiental, de movilidad y de planeación territorial que gestiona y desarrolla estrategias para la sostenibilidad de Medellín y sus nueve municipios aledaños. En su presentación expuso que uno de los valores más importantes es el trabajo en equipo entre Medellín y los municipios vecinos. “Tenemos un potencial ambiental que debemos cuidar, por lo que estamos protegiendo varias zonas urbanas y rurales a través de proyectos como el Pago por Servicios Ambientales con el que numerosas familias se ven compensadas por ayudarnos a conservar áreas ambientalmente estratégicas”, informó Ana Cecilia.

También **Gustavo Adolfo Candia, asesor del Intendente Municipal de Asunción**, Paraguay, recalcó la importancia de trabajar junto a la comunidad en el cuidado del medio ambiente. “El censo fue muy importante para dar herramientas a la ciudadanía, ya que ésta conoce muy bien sus árboles, se apropian más fácil de los mismos, y así se garantiza continuar con esa buena cultura que existe en Paraguay por cuidar sus entornos”, indicó Candia. Finalmente **Pedro Calaza, miembro de la Junta Directiva de la Asociación Española de Parques y Jardines Públicos**, AEPJP (España,) habló sobre bosques urbanos y salud pública, indicando que no se puede perder la conexión con la naturaleza, porque en ella se genera cohesión social y se mejora la salud de las personas.

Ejemplos de renaturalización

Y es que las personas deben ser siempre el centro de los desarrollos. Además, de ello, **Juan Camilo Isaza, vicepresidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos** (SAI), comentó que la forma de las ciudades condiciona la sostenibilidad, y por eso propuso la creación de un Distrito Sostenible en el occidente de Medellín. En una línea similar, **Rodolfo Armando Pérez**, décimo regidor de la Ciudad de San Salvador, expuso tres proyectos (Mirador Municipal, Parque Bicentenario y Parque Eco-urbano El Talapo) que garantizan el crecimiento

ordenado en la capital salvadoreña. Para **Esther Valdés** (Asociación Española de Paisajistas, España) iniciativas como estas “cambian la ciudad, cambian la forma en la que los vecinos perciben los barrios. El arte y el medio ambiente cambian las dinámicas”. **César Salazar**, magister en paisaje, medio ambiente y ciudad y docente de la **Universidad Pontificia Bolivariana** de Medellín, explicó cómo se tomó la Ciudad de la Plata (argentina) pata hacer una propuesta de integración entre el área urbana y rural del centro oriente de la ciudad de Medellín. Para **Pedro Calaza** (AEPJP, España) nada de esto es posible sin que haya una vinculación entre lo público y lo privado: “se necesita cooperación entre el sector político, social, profesional y científico”.

Movilidad sostenible

Esta sesión, moderada por **Carlos Cadena**, coordinador académico del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, urbam-EAFIT, estuvo muy conectada a la exposición ferial Trafic Latinoamérica que se celebraba simultáneamente al Foro, y se inició con la intervención de **Humberto Iglesias, secretario de Movilidad de la Alcaldía de Medellín**, quien señaló al transporte público como la piedra angular del plan ejecutado y proyectado en la ciudad, junto a la seguridad vial y el objetivo de hacer de la urbe colombiana la capital de la movilidad eléctrica en Latinoamérica para 2030. “El Metro y sus rutas integradas, así como los metro-cables, el tranvía y el metroplus, pretenden que el transporte público se convierta en la prioridad de las personas, al igual que la biciclet,a como un medio real y práctico para moverse en la ciudad”, dijo Iglesias. En los últimos 10 años, Medellín ha pasado de tener 600.000 vehículos a 1.200.000. Por ello, es fundamental mejorar las condiciones viales para generar un cambio de hábitos en movilidad. En ese sentido, Iglesias señaló que, además de adecuar vías para el uso de la bicicleta y para caminar, se han generado también una serie de estrategias de cultura ciudadana en torno a la educación vial para mejorar la seguridad.

Nacho Tomás, secretario técnico de la Red de Ciudades por la Bicicleta (España), comenzó su intervención diciendo que hoy hay una plaga en las ciudades llamada coche. “No nos queda otra que quitarle espacio al coche, no podemos seguir gobernados por el automóvil, debemos reconvertir las urbes para que sean idóneas para los recorridos en bici de entre 5 y 8 kilómetros, la mayoría de los que se hacen actualmente en las ciudades”, puntualizó Nacho Tomás. Por su parte, **Antonio Rodríguez, secretario técnico de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, ATUC Movilidad Sostenible** (España), indicó “el transporte público es el eje del desarrollo sostenible y el sostén de la solución”, señalando también hacia dónde se debe dirigir el transporte público:hay que anticiparse a los hechos, ser proactivos y no esperar a que se quede obsoleto. Una de las soluciones porpuestas por el ponente son redes de transporte multimodal que sean fáciles de entender y de usar, y que se adapten a las necesidades de cada usuario.

Para **Juan Felipe Valencia, vicepresidente comercial de EPM Medellín**, dijo que hay que trazar rutas y planes, y no solo actuar frente a las contingencias.“Tenemos que garantizar un ecosistema para quienes se mueven en vehículos amigables con el medio ambiente, por lo que hay que integrar actores gubernamentales y privados, así como propietarios, en casos como el nuestro a través de la financiación de cargadores eléctricos para el hogar, por medio de la factura de servicios”, dijo Valencia.

Juan Camilo Ostos, vice-ministro de Transporte del Gobierno de Colombia, participó del diálogo al anotar que de cómo se gestione la movilidad sostenible dependerá que ésta sea un verdadero elemento de equilibrio urbano y humano. “La renovación vehicular en materia de salud y ambiental tiene un impacto positivo, por lo que aprobar leyes como la eliminación total del IVA para propietarios de vehículos de servicio público de transporte y carga,

→ CIUDAD, INCLUSIÓN E INNOVACIÓN SOCIAL

La innovación social es el motor de la renovación de la ciudad a través de su espacio público. Saber qué sucede en cada ámbito de las urbes se hace necesario si se quieren brindar soluciones pensadas desde la inclusión y la sostenibilidad. **Jorge Arévalo, miembro de la Oficina de Innovación Urbana Paisaje Transversal, el punto Nacional de URBACT en España**, explicó en qué consiste esta iniciativa: un programa de cooperación territorial europeo cofinanciado por los fondos FEDER cuyo objetivo principal es promover el desarrollo sostenible e intergral de las ciudades europeas. El proyecto cuenta con la participación de más de 200 ciudades, tiene casi 100 millones de euros de presupuesto y durará hasta el año 2020. Sus tres líneas de actividad son: generar redes entre las ciudades participantes, la formación y crear una plataforma de conocimiento.

Nicolás Rivilla, subgerente de Diseño e Innovación de la Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín (EDU), comentó que cada proyecto debe empezar por entender qué necesita la gente. Es así como se abordan los procesos creativos dentro de la EDU, con el objetivo final de que cada proyecto sea único y con identidad. “Si solo hablamos de infraestructura se pierde el carácter”, agregó. **Guillermo Cajamarca**, líder comercial de la unidad de hogares en Celsia, comentó que es importante conocer el entorno, saber cómo están los indicadores en temas de crecimiento urbano. Al respecto, **Camila Londoño**, directora de Ciudad y Territorio de IDOM Colombia, presentó un completo estudio sobre 29 ciudades colombianas y del que se desprenden datos de Colombia como que una de cada tres hectáreas es suelo urbano o que hay 1,8 metros cuadrados de espacio público por habitante.

Más allá de proponer, las ciudades deben pensarse desde el conocimiento y desde el entendimiento de las necesidades de sus habitantes. En Medellín, por ejemplo, la renovación del barrio Prado enfrentó numerosas dificultades pues la comunidad siempre se había resistido. **Mónica Pabón**, arquitecta experta en patrimonio y rehabilitación de centros históricos y docente de la **Universidad de Antioquia**, comentó que “teníamos que identificar visiones de territorio y saber por qué no aceptaban los procesos. Encontramos que no tenían buenos referentes y que les ofrecían imaginarios que no eran cercanos a sus necesidades. De este modo, se empezó a crear un modelo en el que la gente empezó a compartir su idea de barrio para luego materializarlo”.

De la misma forma trabajó **Miguel Ángel Díaz Camacho** (Universidad Camilo José Cela, España) explicó el proyecto ‘Cityfollowers: repensando el barrio Virgen de Begoña en Madrid’ y resumió su participación con la siguiente frase: “el centro no es el edificio, es la vida que alberga. Y aquí está la clave para entender las intervenciones y renovaciones urbanas”.

En temas de movilidad, el profesor de la Universidad Nacional de Colombia, **Jorge Eliécer**, recomienda cambiar el modelo que habla de una movilidad sostenible “que no incluye a las personas” por el de “movilidad para la supervivencia, en el que la vida de las personas empieza a tener importancia”.

Las ciudades deben empezar a preocuparse no solamente por las obras pública, sino por las personas que habitan los espacios a ser intervenidos. **Claudia Andrea García**, subdirectora de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad de la **Alcaldía de Medellín**, presentó la Política Pública de Protección a Moradores y Actividades Económicas y Productivas que reconoce elementos como la vivienda como patrimonio socio familiar y económico, independiente de la forma de tenencia; las condiciones de habitabilidad de la vivienda y el entorno y las redes socioeconómicas establecidas, entre otros aspectos. En Medellín el espacio público se piensa de otras formas. Además de tener en cuenta a la ciudadanía, aparecen nuevos puntos de vista que hablan, por ejemplo, de lo vertical: “diseñar el paisaje urbano ha sido horizontal siempre, hemos empezado a pensar que las fachadas, que son privadas, también hace parte de entorno urbano”, explicó **Daniel Madrigal**, subdirector de Gestión de Paisaje y Patrimonio de la Agencia para la Gestión del Paisaje, el Patrimonio y las Alianza Público Privada, APP. Y esto se ve en lugares como la carrera Junín en el centro de Medellín. De la misma forma, la nueva biblioteca pública de Villaverde (Madrid, España) diseñada por MADC-Partners, con **Miguel Ángel Díaz Camacho** a la cabeza, se integra con el paisaje y aprovecha el espacio para generar dinámicas de inclusión. La biblioteca de Vallecas es un edificio pensado para regenerar el espacio urbano. El edificio se diseñó pensando en que fuera un cohesionador y un centro cultural. Para su diseño, se llevó a cabo un proceso participativo de la comunidad y se diseñó justo con las necesidades de las personas del barrio.

En Uruguay, por ejemplo, esa integración se ha logrado gracias al proyecto Montevideo Decide en el que, según explicó **Paula Decia**, economista de la División de Transporte de la Intendencia de la capital uruguaya. “Hemos logrado construir la ciudad que todos queremos”. Y esa ciudad que todos quieren es también una ciudad saludable, que permite y genera bienestar social. “Sin embargo, hemos visto cómo los ciudadanos enfermos no tienen derecho a la ciudad. La desigualdad es el principal componente de una sociedad enferma”, explicó Juan Camilo Medina, miembro de la Línea de Investigación en Epidemiología y Salud Urbana de la Facultad Nacional de Salud Pública de la Universidad de Antioquia.



La próxima edición del **Foro de las Ciudades Ifema** se celebrará entre los días **10 y 12 de junio en Madrid**, y contará con una importante representación de urbes de América Latina

→ FINANCIACIÓN E INVERSIONES PARA LA CIUDAD SOSTENIBLE

Si se quiere hablar de un nuevo modelo de ciudad, es necesario intervenir y cambiar el modelo de urbanización actual. O por lo menos eso es lo que piensa **Elkin Vásquez, director regional de ONU Habitat América Latina y Caribe**. “Hay que darle un valor central al urbanismo, sobre todo si se quiere sacar adelante la agenda de desarrollo”. No se puede dejar de lado, en todo caso, la posibilidad que tienen las ciudades de generar riqueza, siempre y cuando las políticas nacionales vayan en la misma dirección que las locales. “Hay que trabajar por la cadena de valor de la urbe. Y para que sea sostenible, debe haber una planeación integral y es necesario contar con el sector privado”, agregó Vargas.

En este punto también aparece la importancia de la participación de los ciudadanos. “¿Cómo hacer ciudades verdes y sostenibles partiendo de las personas?”, es la pregunta que lanzó **José Ramón Sobrón, gerente de Kaleidos.red** Fundación Participación Ciudadana, Gobernanza y Estrategia Local (España), para quien la ciudadanía debe incidir en lo político y en lo técnico, ser capaz de tomar la inteligencia individual y unirla para convertirla en inteligencia colectiva, y luego en inteligencia ejecutiva. “Las personas son las que deberían definir las prioridades estatales, ayudar a identificar oportunidades de mejora, analizar servicios y generar transformaciones, todo en un modelo de corresponsabilidad y compromiso”.

Pero también la banca debe asumir una posición. **Franco Alexander Piza, director del Área de Sostenibilidad del Grupo Bancolombia**, expuso las líneas de crédito para quienes emprendan modelos de negocio sostenible y mostró todas las estrategias que desarrollan para cumplir con sus metas, entre ellas, préstamos de coches eléctricos y la aplicación móvil Try My Ride que incentiva el carpooling, entre otros.

La empresa privada debe poner entonces de su parte. Julia Moreno, **senior manager de Forética (España)**, presentó la caja de herramientas para la adaptación al cambio climático en las ciudades, soluciones empresariales para la mejora de la acción climática en las ciudades. “Son cuatro herramientas: Saber, el estado de la cuestión, Informe sobre Riesgos y Oportunidades del Cambio Climático para las Ciudades; Implicar, argumentario para ayuntamientos; Aprender, inspiración desde las buenas prácticas, y Actuar, soluciones empresariales para las ciudades”. En ese contexto, **Francisco Romero, presidente de la Asociación de Empresas por el Triple Balance** (España), expresó que “en el tema de las ciudades, los empresarios siempre tienen algo que decir. La industria también hace ciudad, y a veces para mal, pero eso ha ido cambiando”. Eso, por ejemplo, lo ha entendido Celsia que ha puesto de su parte para la construcción de Serena del Mar, proyecto de ciudad sostenible cerca a Cartagena, en el Caribe colombiano. **Esteban Arroyave**, responsable de la Unidad Estratégica de Negocio Ciudades de Celsia, concluyó este diálogo diciendo que, en la planeación de las ciudades inteligentes, las empresas tienen un gran papel en la generación de mayor calidad de vida, de inclusión y de sostenibilidad.



pretende ayudar a disminuir de gran manera las emisiones contaminantes”, dijo Ostos.

En una segunda mesa de debate sobre movilidad, **Andrés Monzón, director del Observatorio de la Movilidad Metropolitana-TRANSyT de la Universidad Politécnica de Madrid** (España), inició su exposición explicando el proyecto ‘Integrando smart city projects en países en desarrollo: método Ascimer’, con soluciones como el uso de energías limpias para el sector transporte. “Se trata de explotar un sistema integrado e inteligente de transporte, multimodal y conectado, sin depender del petróleo para ello”, anotó Monzón, señalando también la necesidad de servicios innovadores que tengan al usuario en el centro de todo.

Por su parte **Jean Carlos Pejo, secretario nacional de Movilidad y Servicios Urbanos del Ministerio de Desarrollo Regional del Gobierno de Brasil**, hizo énfasis en que es necesario construir políticas públicas en movilidad. “Evitar al máximo los coches en los centros urbanos debe ser una prioridad como parte de una política del uso de los vehículos que incluya un plan de movilidad urbana por la calidad de vida de las personas”, anotó Pejo. Por su parte, **Paula Decia, economista de la División de Transporte de la ciudad de Montevideo** (Uruguay) y en representación de la UITP, comentó el Proyecto de ‘Usuario Frecuente’, diciendo que la creatividad surge ante la adversidad de la crisis, logrando en la capital uruguaya que las personas volvieran a usar más el transporte público. “Por qué endeudarse con un metro u otro sistema si podríamos optimizar el sistema de transporte de buses también como otra alternativa”, dijo Decia, quien agregó que para ello generaron un software para recoger información de los taxis, ya que en la actualidad los vehículos de UBER ya les pasan mes a mes la información necesaria para analizar su comportamiento.

Carlos Hernando Ortíz, gerente de Desarrollo del Metro de Medellín, señaló que la promoción de los territorios sostenibles es fundamental, por lo cual la movilidad inteligente es el camino indicado. “Potenciar el sistema de transporte público colectivo a través de una tarifa integrada económica tiene beneficios para todos, por ejemplo



para trayectos cortas”, indicó Ortíz. Por último **Viviana Tobón, subdirectora de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá**, anotó que la ciudad moderna no puede ser un lugar congestionado, por lo cual una mayor infraestructura para los vehículos tampoco debería ser el camino. “Los Ángeles es la ciudad con el mayor número de vías en porcentaje con el número de habitantes, pero también es la más congestionada”, informó Tobón, y añadió que la construcción de vías según la entrada de vehículos a una ciudad, sería algo imposible de hacer, por lo cual la reflexión sobre el vehículo debe instalarse en todos los sectores, en pro de políticas públicas de movilidad.

Esta sesión fue clausurada por **Ricardo Lozano, Ministro de Medio Ambiente del Gobierno de Colombia**, quien realizó una visión general sobre los proyectos ambientales que este país está poniendo en marcha y en los que el tema de la movilidad sostenible es clave, especialmente en las grandes ciudades.

Buenas Prácticas en movildad

Una de las grandes soluciones para los problemas de movilidad en las ciudades debe ser la de renunciar a los vehículos particulares. “Los recorridos cortos no deberían hacerse en coche”, explicó **Nacho Tomás** (Red de Ciudades por la Bicicleta, España). De ese modo, la invitación es la de caminar, montar en bicicleta o usar el transporte público urbano. Frente a eso, **Juan Manuel Holguín**, representante de la Subdirección

de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, recordó que en Medellín apenas el 1% de los viajes se hace en bicicleta y que hoy se trabaja para que en 2030 esa cifra sea del 10%. Por ejemplo, mientras en 2000 había solo 10 km de ciclovías, en 2018 ya eran unos 50.

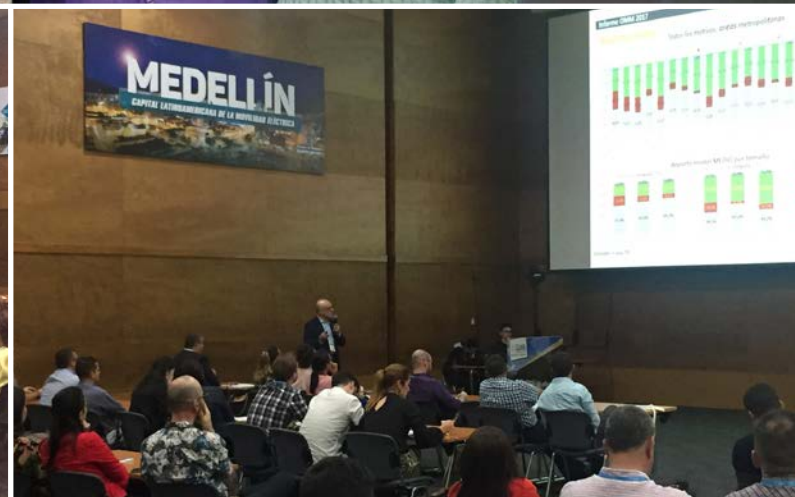
Edisson Escobar, profesional de la Gerencia de Planeación del Metro de Medellín, expuso las soluciones en movilidad sostenible para el corredor de la Avenida 80, una vía que recorre la ciudad de sur a norte por todo el Occidente. “No podemos hablar de movilidad sin entender la dinámica de las ciudades, de lo que pasa alrededor”, dijo Escobar. Y en eso estuvo de acuerdo **Andrés Monzón** (Observatorio de la Movilidad Metropolitana UPM, España) al decir que “las ciudades forman el corazón de la vida”. Para Monzón, los grandes retos actuales tienen que ver con la congestión, la emisión de gases de efecto invernadero, el ruido, la contaminación, la salud personal y la accidentalidad y planteó que el “el transporte público es el eje para cambiar la cultura de las ciudades”.

Así lo mostraron **Antonio Rodríguez**, (ATUC Movilidad Sostenible, España) y **Vicente Alba**, presidente de la Asociación Brasileña de Industria Ferroviaria (ABIFER) al mostrar buenas prácticas como la Metroguaga en Las Palmas de Gran Canaria, la Red Ortogonal de Autobús en Barcelona, el sistema de guías para personas con discapacidad visual en Murcia y el sistema de transporte ferroviario de pasajeros en Bra-

sil. También lo hicieron **Carlos Alberto Marín**, Gerente Agencia de Seguridad Vial de Antioquia, quien mostró las líneas estratégicas sobre las que se trabaja en la región; y **Pedro Pablo Patiño**, gerente comercial de Gas de EPM.

Nuevos urbanismos

Los nuevos urbanismos necesarios para la definición de una ciudad más sostenible ocupó una parte importante del programa del Foro de las Ciudades Ifema en Medellín. En su ponencia inspiradora, **Miguel Ángel Díaz Camacho, presidente de la Asociación Sostenibilidad y Arquitectura**, (España), dijo que con la arquitectura se debe construir ciudad y viceversa. “Lo primero que tenemos que hacer es pensar en simbiosis, en sacar provecho de la vida en común, así como en una política geográfica que ponga en el centro el desarrollo territorial, trabajando sobre la cohesión, la implicación de la soledad y la activación del paisaje”, apuntó Camacho. También hizo una pregunta al auditorio: ¿de verdad estamos actuando?, para responder a continuación que en su opinión no se está haciendo. También se refirió a Greta Thunberg, estudiante y activista sueca de 16 años que lidera el movimiento Juventud por el Clima (#FridaysForFuture) para pedir medidas efectivas que detengan el cambio climático. “Su argumento para que los menores dejen de ir al colegio los viernes es que estamos dejándoles un planeta sin futuro, y por lo tanto no tiene sentido formarse para vivir en el futuro en un planeta que se va a ex-



tinguir” contó Camacho, y agregó que Thunberg dijo que sabía que no íbamos hacer nada al respecto, “y eso me pareció brutal, me sentí interpelado, pues no podemos estar contentos con lo que estamos haciendo”.

El diálogo abierto posteriormente a esta ponencia, se inició con la participación de **Óscar Mejía, coordinador del componente ambiental del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la universidad EAFIT**, quien habló sobre la metodología Densurbam que permite medir y prever la carga ambiental de las ciudades, además de plantear escenarios futuros para evitar daños irreparables a los ecosistemas. “La ciudad es una solución, no un problema, y un ecosistema que puede mantener su productividad, adaptabilidad y capacidad de renovación, pero con un mínimo nivel de riesgo y hasta un límite determinado”, resaltó Mejía. A su vez, **Jorge Arevalo, arquitecto urbanista y socio fundador de Paisajes Transversal** (España), presentó los casos del Parque JH, el PIER de Virgen de Begoña y la LOTP de Castilla La Mancha. “La ciudadanía es una fuente fundamental en el proceso de conocimiento, aprendizaje y de priorización de las necesidades, para que la gestión de los espacios públicos se logre de la mejor manera”, dijo Arévalo.

Para **Juan Camilo Isaza, vicepresidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos**, el compromiso de la ciudadanía también es vital. “Los esfuerzos, aunque sean mínimos, como sociedad son necesarios, porque la cultura ciudadana, la inteligencia de la población, es la manera de obtener más eficiencia en pro de las ciudades”. Al final de la sesión, **Claudia Andrea García, subdirectora de Planeación Territorial de la Alcaldía de Medellín**, dijo que el desarrollo de la ciudad tiene como una de sus bases principales la cultura de planeación y la gestión. “Usar la arquitectura y el urbanismo como herramientas para la construcción de nociones colectivas en el territorio ha sido la idea fuerza para potenciar la importancia de la planificación”, dijo García.

Diseños inclusivos y habitables

Sin lugar a duda, uno de los temas que más apareció en la agenda del Foro fue el de la movilidad. De hecho, **Salvador Rueda** (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona,

España) fue enfático al decir que debe buscarse una solución que vaya directamente al corazón: “tenemos que buscar nuevos modelos de gestión si lo que queremos es liberar espacio”, dijo. En Barcelona, por ejemplo, existe un piloto que crea supermanzanas que limitan la circulación en su interior. “De este modo, liberamos el 70% del espacio”, explicó.

Para **Enrique Posada, representante de las Sociedad de Arquitectos e Ingenieros de Colombia**, propuestas como estas deben estar sustentadas en un análisis riguroso del estado del arte y teniendo en cuenta la opinión de la comunidad. En los proyectos desarrollados por su empresa, Paisaje Transversal, **Jorge Arévalo** siempre tienen la escucha inicial como un catalizador de la creatividad. Así, aparece el big data como un recurso para entender a las comunidades, identificar realidades y planificar soluciones. Para **Alejandro Restrepo, director de Proyectos Urbanos Estratégicos de la Alcaldía de Medellín**, “la ciudad es una construcción colectiva”, una visión aplicada en la construcción del nuevo parque del barrio Prado en el centro de la ciudad. “Es integrar a la comunidad con la naturaleza, para que lo natural también empiece a verse como una construcción de ciudad”. A este enfoque se sumó el arquitecto **Javier Vera**, al decir que tanto la arquitectura como el urbanismo deben dar nuevos usos a espacios que, de otro modo, son o podrían ser lugares degradados y con funcionalidades negativas para la comunidad.

Economías emergentes

Durante la tercera jornada del Foro, se celebró la sesión sobre las nuevas economías urbanas. La innovación social y la ciudadanía activa. Comenzó con la intervención de **Paula Andrea Zapata, subsecretaria de Creación y Fortalecimiento Empresarial** de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Alcaldía Medellín, apuntando que “teniendo en cuenta que somos un territorio conformado en un 70% por área rural, nuestros esfuerzos además de concentrarse en acompañar la generación de empleo e ingresos a través de una gran variedad de iniciativas de emprendimiento y desarrollo empresarial, han estado del lado del productor agropecuario”. Para buscar resultados en este ámbito, uno de los procesos

claves fue la creación de una política pública que surgió a partir del diálogo entre empresas, universidades, Concejo de Medellín y otras entidades e instituciones.

Julia Moreno, Senior Manager y responsable del área de Sostenibilidad urbana de Forética (España), dejó claro que es muy importante el concepto de la utilización de los recursos en la ciudad para reducir la contaminación generada en las urbes. “Las infraestructuras verdes en ese sentido son muy valiosas, así como la construcción o adaptación de edificios eficientes en consumo de energía, por ejemplo, para sumarse a propósitos como el de 2050 de varias ciudades por alcanzar el horizonte de cero emisiones”, dijo Moreno. Por su parte, **David Fernando Portillo, Jefe de la Unidad de Ética y Transparencia Municipal de La Paz** (Bolivia), señaló que en su país la transparencia institucional se produjo gracias al acceso a la información pública, la participación ciudadana, el control social y la ética, junto a los diferentes proyectos creados encaminados a fortificar estos pilares.

En la última sesión de esta temática, moderada por **Lola González**, Directora del Foro de las Ciudades Ifema, participó **José Ramón Sobrón, Gerente de Kaleidos. red Fundación. Participación Ciudadana, Gobernanza y Estrategia Local** (España), en cuya opinión cocreación colectiva es el camino. “Lo que tienen las ciudades para lograr esto son las personas, por lo cual hay que pensar sobre cómo, partiendo de los habitantes, podemos hacer nuestras ciudades mucho más verdes y sostenibles”, dijo José Ramón. **Francisco Romero, presidente de la Asociación de Empresas por el Triple Balance, SANNAS** (España), afirmó que hay que cambiar el sentido de cómo se entiende la empresa hacia la nueva economía. “Respetar el medio ambiente y los derechos mutuos son parte de ese cambio para crear impacto social desde las empresas. Además de ser rentables y prosperas, las empresas deben cumplir otros compromisos ambientales y humanos”, dijo Romero.



IFEMA
Feria de
Madrid

www.forodelasciudades.ifema.es

PRÓXIMA EDICIÓN **10-12 JUNIO 2020** MADRID