

Segunda edición del Foro de las Ciudades-Diálogos Medellín de IFEMA y Plaza Mayor

Las ciudades reaccionan a la pandemia del Covid-19 para resolver sus problemas crónicos

Más de 7.300 visitas y 160 ponentes, entre los que destacaron representantes de **una treintena de ciudades iberoamericanas y españolas**, se dieron cita durante ocho días en la plataforma virtual donde se celebró la segunda edición del Foro de las Ciudades-Diálogos Medellín y Trafic Latinoamérica.

Organizado entre finales de noviembre y principios de diciembre por IFEMA y Plaza Mayor, con el apoyo de la Alcaldía de Medellín (Colombia) y la coordinación académica de la Universidad Pontificia Bolivariana (UPB), este Foro virtual celebró 10 talleres temáticos y seis sesiones plenarias, entre las que destacaron las dedicadas a planificación, urbana, movilidad y naturaleza urbana.

Planificación urbana

“La gestión del urbanismo como eje planificador de entornos socialmente conectados, accesibles e inclusivos” fue el eje temático de la primera plenaria del Foro. Los representantes políticos de diferentes ciudades pusieron en común experiencias enriquecedoras que consiguieron crear un clima de aprendizaje mutuo. Moderados por Eva Álvarez, miembro de la Asociación Sosteni-

bilidad y Arquitectura (ASA) de España, los intervinientes mostraron casos prácticos de reconversión urbana de cara a mejorar los espacios de la ciudad, teniendo en cuenta las características propias de cada territorio.

Algunos de los aspectos generales que se trataron, y comunes a las siete ciudades que estuvieron representadas en la plenaria, fue la prioridad de construir zonas de esparcimiento para la ciudadanía, así como acabar con el urbanismo predecesor del siglo XX mediante acciones como el soterramiento del ferrocarril y la creación de nuevos accesos a los centros de las ciudades.

Tener en cuenta la idiosincrasia propia del municipio es esencial para proyectar una agenda urbana sostenible y enriquecida, y para ello es indispensable analizar y con-



LAS CIFRAS DEL FORO

10
TALLERES TEMÁTICOS

6
SESIONES PLENARIAS

165
PONENTES

+100
ORGANIZACIONES Y EXPERTOS

30
CIUDADES IBEROAMERICANAS Y ESPAÑOLAS

+7.300
VISITAS A LA PLATAFORMA DIGITAL DEL EVENTO

Partner académico



Organizan



Aliados



El Foro de las Ciudades de Madrid, organizado por IFEMA en Feria de Madrid, celebrará su cuarta edición los días 8 al 10 de junio de 2021

cretar qué lugares gozan de mayor importancia, tal y como ya han hecho algunos de los representantes que participaron en el coloquio en sus respectivas ciudades.

El primero en presentar sus proyectos fue Asier Abaunza, concejal delegado de Obras, Planificación Urbana y Proyectos Estratégicos del Ayuntamiento de **Bilbao (España)**. Esta ciudad tiene en su bagaje un recorrido de más de 30 años como ejemplo de transformación urbana sostenible y sostenida en el tiempo.

Actualmente, el Ayuntamiento se encuentra negociando el próximo Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU), que marcará los pasos a seguir los siguientes 20 años. “Bilbao era una ciudad pensada por y para el vehículo, y ahora la queremos acercar a la escala del peatón, pues la mayor parte de la gente se desplaza caminando”, dijo el concejal bilbaíno.

Abaunza explicó cómo, poco a poco, han ido transformando las **zonas industriales degradadas de la ciudad**, como el puer-

to central, el astillero y los almacenes, en nuevas oportunidades. De hecho, en esas zonas ahora se emplazan equipamientos culturales, educativos, centros comerciales... Otra de las características que hacen de Bilbao una zona extremadamente peculiar es su localización entre montañas. “Hay graves problemas de accesibilidad a algunos barrios, a lo que se suma el envejecimiento de la población. Por eso, hemos construido 45 elevadores públicos y 20 escaleras y rampas mecánicas, y estamos construyendo 7 ascensores más”.

La segunda intervención corrió a cargo de María Lorena Apolo, Arquitecta y Asesora en Urbanismo de la Municipalidad de **Guaququil (Ecuador)**. En su caso, están trabajando en una visión estratégica de cara al año 2050. Pivotan en torno a cuatro ejes: ciudad inclusiva, ciudad saludable, ciudad productiva, y ciudad territorio. “La pandemia hizo que generáramos un análisis más claro y apegado a la actualidad. Dentro de la ciudad inclusiva estamos llevando a cabo medidas para promover la movilidad y la inclusión”, agregó Apolo. Aumentar la vege-

tación de la zona y peatonalizar las avenidas principales serán algunos de las acciones que emprenderán para empoderar y generar comunidad en las zonas más céntricas de la ciudad. Asimismo, también buscan potenciar la movilidad mediante las ciclovías y la bicicleta pública; la conectividad, registrando 7.000 puntos de internet.

Laura Pérez Castaño, la **secretaria general de CIDEU y 4ª teniente de Alcaldía del Ayuntamiento de Barcelona**, aportó una mirada política a la cuestión del desarrollo urbano, y una perspectiva de género. “Desde la perspectiva de género, el Ayuntamiento de Barcelona ha revisado todos los proyectos de las intervenciones de la ciudad, así como la catalogación del suelo”, agregó. “Es importante hablar de movilidad, porque la necesidad que teníamos de pensar el espacio público ha dado un vuelco. Además de la distribución de carriles bici para facilitar la interconexión y hacer una ciudad más sana, verde y abierta al peatón y menos al coche, tenemos que tener en cuenta que una ciudad es un lugar con patrones diferenciales entre hombres y mujeres. Las mujeres se mueven más a pie y transporte público, así que apostar por este tipo de movilidad es responder también a esa necesidad diferencial”, agregó Laura Pérez, que finalizó diciendo que “es muy importante la mirada de las mujeres a la hora de construir y explorar el urbanismo. Necesitamos expertas para ponerlas en el centro de la construcción de una política pública tan esencial como el urbanismo”.

Jorge Iván Torres Ramírez, director del **Instituto Social de Vivienda y Hábitat de Medellín (ISVIMED)**, en Colombia, fue el cuarto invitado en hablar. Conscientes de los déficits en materia de vivienda que tienen en la ciudad colombiana, desde el ISVIMED intenta construir y desarrollar la vivienda sostenible, alineados con la estrategia del plan de desarrollo de la ecociudad.

“Una vivienda social tiene como objetivo garantizar a los hogares en condición de pobreza y vulnerabilidad del derecho a una vivienda digna en condiciones asequibles”; remarcó Jorge Iván Torres, durante su ponencia. Para ello, en Medellín cuentan con algunos principios de diseño sostenible: paneles solares, tratamiento de residuos, ecomateriales, jardineros, control del aho-



PLANIFICACIÓN, TERRITORIO Y ESPACIO PÚBLICO

Tres fueron los talleres temáticos dedicados a estos aspectos urbanos, cuyas conclusiones principales fueron:

- **La planificación urbana es un instrumento estratégico y participativo** que otorga seguridad jurídica y permite anticipar la financiación necesaria en las ciudades.
- **Para promover un cambio real en las ciudades es imprescindible, además de herramientas de gestión, una clara y decidida voluntad política.**
 - Es necesario consolidar redes de ciudades que presten ayuda a las ciudades que tengan que superar una situación de catástrofe o pobreza, siendo **la superación de la pobreza y la lucha contra la desigualdad dos de los objetivos prioritarios.**
 - **Deberíamos estar hablando de humanismo y no solamente de urbanismo, con el fin de hacernos preguntas todavía más correctas, como ¿cuál es el urbanismo que hace feliz a un ciudadano?**
 - La nueva utopía de lo urbano, implica resignificar la vida en las ciudades, **privilegiando las prácticas humanas** en los espacios naturales.
 - **Los modelos actuales deben permitir la financiación de las ciudades a través de las alianzas del sector público y el privado, y de la concurrencia de capitales que estén dispuestos a invertir bajo condiciones adecuadas y aceptables socialmente.**
 - Es importante **establecer políticas que permitan ser creativos** sobre las mejores formas de intervención sobre los valores del suelo y de las propiedades.
 - **El espacio público es uno de los lugares donde se ‘construye’ ciudad: Esto significa que se dan las relaciones sobre las que se construye la cohesión social de las comunidades y, en paralelo, se construyen los imaginarios colectivos.**
 - Existe y resulta necesaria una reivindicación del derecho a la ciudad por parte de las mujeres, porque **el urbanismo no ha considerado las necesidades cotidianas de este colectivo.**
 - **Debemos socializar los proyectos, integrar a las comunidades -incluidas las disidencias- en los procesos de rediseño del espacio público.**
- La pandemia ha evidenciado la escasa accesibilidad a espacios públicos próximos y de calidad. **Su diseño debe estar pensado para todas las etapas de la vida (niños, jóvenes, mayores...), para los no humanos y para la naturaleza.**



ro energético, recolección de agua de lluvia, cubiertas verdes, red de la huella ecológica, orientación modular, espacios asequibles, etc.

A continuación, María Guadalupe Peñuñuri Soto, directora general de Implantación de la **Municipalidad de Hermosillo (México)** explicó la realidad a la que se enfrentan en su ciudad. Debido a sus altas temperaturas y que el lugar siempre ha estado pensado para el automóvil y no para las personas, el espacio de acción se reduce. Aun así, desde el Gobierno de Hermosillo quieren poner a las personas como eje y centro del desarrollo urbano. “La ciudad tiene que ser socialmente inclusiva y económicamente productiva, más aún después de la pandemia”, empezó a comentar Peñuñuri. Al igual que en Medellín, la reutilización del agua de lluvia es primordial en la ciudad mexicana: “Hemos podido crear un pequeño oasis en medio del desierto, donde se reconecta todo el agua de los aires acondicionados de la universidad, ya que ahí se puede reducir la temperatura hasta en ocho grados, cuando normalmente tenemos unos 50°C de temperatura exterior”.

José Manuel Peña, jefe de Servicio Alcaldía y Estrategia Urbana, coordinador Eidos Coruña y coordinador del equipo redactor de la Agenda Urbana del **Ayuntamiento de A Coruña**, explicó el proceso que han llevado a cabo en relación a su agenda urbana y la planificación estratégica. “La agenda urbana es el marco para estudiar la realidad en la que vivimos, y ejerciendo un liderazgo adecuado podemos trabajar para tener una ciudad más equilibrada y justa”. En el caso concreto de A Coruña, han elaborado a través de un análisis cualitativo y cuantitativo de la ciudad una decena de aspectos que abordarán en consonancia con la Agenda Urbana de España.

En este sentido, contar con un marco estratégico basado en el modelo de ciudad y la propuesta de la misma, acompañado de un sistema de medición, es innegociable para cualquier Agenda. “Hay que definir los dos aspectos. Por un lado, el cuerpo teórico de lo que consideramos un desarrollo sostenible, pero también hay que explicitar los cauces y los objetivos que queremos alcanzar, concretar esas metas y que sean medibles”.

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBLE

Los tres talleres sobre movilidad urbana nos ofrecieron, entre otras muchas, estas conclusiones:

- El transporte público masivo seguirá siendo **el eje estructural de la movilidad urbana** y su estructura se concibe partir de la articulación de una gran diversidad de modos y sistemas.
- Hay que retomar **la escala humana como parámetro esencial de diseño y de orientación hacia la movilidad del bienestar, promoviendo los viajes a pie o en modos limpios como la bicicleta.**
- **La ciudad de proximidad es clave** para el uso de modos de transporte sostenibles, sanos y seguros.
- El transporte público debe ofrecer **soluciones confortables y adecuadas, permitiendo al usuario moverse no solo en el eje central de las ciudades, sino también en las periferias a través de rutas transversales.**
- Hay que pacificar el tráfico tomando medidas para reducir el volumen tráfico y la velocidad. Es fundamental **recuperar las calles para socializar, jugar y convivir.**
 - Necesitamos considerar **el viaje como una experiencia que debe ser agradable.** Es necesario que haya buena conectividad entre los modos de transporte, buena accesibilidad y equidad de género.
- La movilidad urbana **se mueve hacia la descarbonización** (cambio climático) y la mejora de la calidad del aire (salud humana).
- La gestión del urbanismo es fundamental para la movilidad segura, desde los esfuerzos por lograr ciudades más compactas y cercanas, pasando por **las estrategias para reducir la cantidad de viajes motorizados** y, en general, la demanda de movilidad.
- Es importante **incorporar nuevas fuentes de energía más limpias** como las energías renovables a través de la electrificación y el hidrógeno.
- La peatonalización del espacio público o los cierres perimetrales de los cascos centrales a los vehículos privados son medidas que **están cambiando el paradigma de la movilidad urbana.**



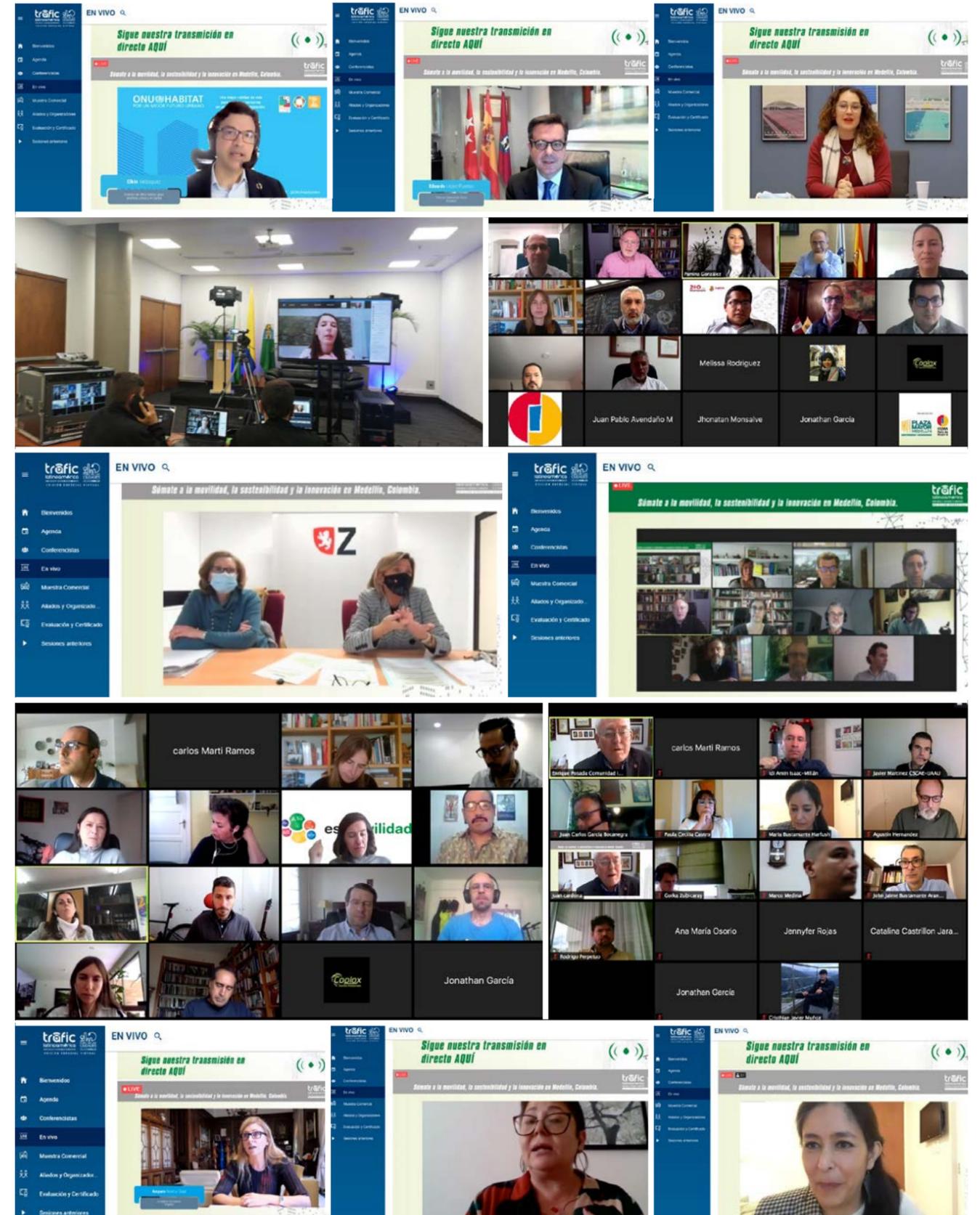
Por último, Mariana Barroso, coordinadora general de Planificación y Proyectos de la **Municipalidad de Río de Janeiro (Brasil)**, explicó el nuevo diseño urbano que están planteando en la ciudad. Asimismo. Desde la Municipalidad han estudiado en qué zonas se concentra la mayor tasa de pobreza, y será desde ahí donde empiecen a impulsar los diferentes programas y medidas que tienen proyectados. “La principal estrategia que tenemos se basa en la gestión y aplicación de los recursos sobre los elementos urbanos prioritarios, lo que se verá refundado en una elaboración de proyecto de ley”, agregó Mariana Barroso para cerrar esta sesión plenaria dedicada a la nueva planificación urbana de la ciudad del siglo XXI.

Movilidad: problemas comunes, soluciones diversas

La sesión plenaria ‘Movilidad limpia, segura, accesible y sostenible que combate el cambio climático y permite la conectividad en toda la ciudad’ estuvo moderado por Ana Montalbán, secretaria técnica de la **Red de Ciudades que Caminan**. Sirvió para identificar los temas y tendencias más comunes en movilidad urbana y, a la vez, para contrastar las distintas estrategias para abordarlos desde la acción política de ocho ciudades de Latinoamérica y España.

A partir de lo expresado por los ponentes, los temas que reciben mayor atención por parte de los municipios son: la limitación del uso del vehículo privado; el fomento de transportes más sostenibles, especialmente la bicicleta; la reordenación del espacio público haciéndolo más atractivo, no solo para el desplazamiento, sino para la estancia; la mejora de la seguridad, la salud y la accesibilidad, y la gestión de la pandemia, mitigando sus aspectos negativos y aprovechando las oportunidades positivas que está generando para la movilidad sostenible.

Luis Eduardo De La Mora, coordinador general de Gestión Integral de la **Ciudad de Guadalajara (México)**, describió la acción del gobierno local en ordenamiento territorial, movilidad, medio ambiente y obra pública desde una única instancia de coordinación. De La Mora hizo hincapié “en la importancia de medir los avances a través





de indicadores”, así como en la necesidad de “aplicar sanciones para los incumplimientos” como garantía de que se respetan los derechos en el uso del espacio público, el estacionamiento o la carga y descarga. Por otra parte, informó de que Guadalajara está dando un salto importante en conectividad, con un gran incremento en el uso de la bicicleta y un impulso al tren ligero metropolitano.

Xosé A. Sánchez Bugallo, **alcalde de Santiago de Compostela**, explicó la resolución de un problema persistente en la ciudad -el exceso de vehículos en el centro- a través de un sistema de control inteligente de acceso al núcleo del municipio que permite regular el flujo de vehículos. La capital gallega también ha realizado una fuerte apuesta por la intermodalidad, la peatonalización y la seguridad.

A continuación, Jorge Muñoz Wells, **alcalde de Lima (Perú)** situó a la movilidad como uno de los grandes retos de ciudad junto a la gestión de los residuos y la inseguridad. En Lima las cuestiones de ‘macromovilidad’ se abordan desde 2018 desde una agencia metropolitana, mientras que el municipio se encarga de la ‘micromovilidad’. Esto incluye la creación de ciclovías, política que se ha visto incrementada durante pandemia y que ha llevado a un aumento exponencial del uso de la bicicleta en la ciudad. En paralelo se ha iniciado un programa de peatonalización que ha empezado por el centro histórico.

Por su parte, Lina Marcela López Montoya, gerente de Movilidad Humana de la Secretaría de Movilidad de la **Alcaldía de Medellín (Colombia)** repasó los grandes objetivos que la ciudad no quiere perder de vista en los próximos años: el control de las emisiones de GEI; la reducción a ‘cero’ de la mortalidad vial; el cambio modal hacia el transporte colectivo, y la materialización de un espacio público “con un enfoque más humano”.

Luis Vélez Santiago, concejal delegado del Área de Movilidad y Espacio Urbano, **Ayuntamiento de Valladolid (España)**, se centró en el impacto de la pandemia. Esta situación ha supuesto, en sus palabras, “una aceleración de procesos”, si bien no todos han sido positivos. La movilidad ha caído y con ellas las emisiones. Sin embargo, también lo ha hecho en buena parte el uso del transporte público. Estas tendencias “en caso de no se hubieran tomado medidas” habrían persistido, pero el municipio incrementó los espacios peatonales para fomentar el desplazamiento a pie y también las infraestructuras para las bicicletas.

La pandemia también estuvo muy presente en la intervención de Nicolás Estupiñán, secretario de movilidad de la **Alcaldía de Bogotá (Colombia)**. Su parte favorable ha sido el estímulo de los desplazamientos en modos de transporte sostenibles. En contrapartida, durante el confinamiento se produjo un exceso de velocidad de circulación al cual se tuvo que responder con una reducción del límite. El municipio está analizando si los cambios

positivos generados por la pandemia tienen posibilidades de convertirse en permanentes. Según Estupiñán, “habrá que ver si la nueva normalidad trae consigo una nueva movilidad”. Adicionalmente, la ciudad está trabajando para que la población más vulnerable pueda acceder en mejores condiciones económicas al transporte colectivo ya que, con las tarifas actuales, esto no es posible.

Miguel Olivares, subdirector de Movilidad de la **Municipalidad de Santiago de Chile**, certificó, al igual que otras ciudades, un gran crecimiento en el uso de la bicicleta como consecuencia de la pandemia. El objetivo de la capital chilena es cambiar el paradigma del predominio del automóvil privado y sustituirlo por una transformación progresiva del espacio público ganando en accesibilidad y seguridad. Para ello se va a realizar una gran apuesta de peatonalización en el casco histórico en 2021.

Finalmente, Diego Morales, concejal y presidente de la Comisión de Movilidad de del **Ayuntamiento de Cuenca (Ecuador)**, constató que el uso de la bicicleta en la ciudad se ha multiplicado por cinco en los últimos meses. La estrategia escogida pasa por consolidar y hacer crecer esta tendencia dotando al municipio de una importante infraestructura de ciclovías y aparcamientos para este vehículo. En Cuenca la política de movilidad también está fuertemente ligada a la búsqueda de la equidad territorial en todos los barrios, tanto los urbanos como los rurales.

Diseñando la movilidad del futuro

Una de las sesiones plenarias del Foro fue la del **Primer encuentro iberoamericano de startups en Movilidad sostenible**. El encuentro, que estuvo moderado por David Moneo, **director de ferias de Motor y Movilidad de IFEMA**, reunió las visiones, y algunos ejemplos, sobre las posibilidades que tienen en el mercado los productos y servicios ofrecidos por startups, a través de representantes de algunas de estas empresas y de los organismos que las apoyan en diferentes países iberoamericanos.

José Manuel Serrano, representante de **Start Up México**, hizo énfasis en una de las claves del éxito para las startups: entender las particularidades de la cultura y el contexto local. Así, por ejemplo, un elemento

INNOVACIÓN, PARTICIPACIÓN Y ECONOMÍA VERDE

Los talleres dedicados a la **innovación urbana, la participación y las nuevas economías** giraron en torno a puntos comunes y conexiones necesarias entre estos tres conceptos:

- La pandemia del COVID-19 nos ha llevado a acelerar los procesos de innovación y, más interesante aún, ha mostrado la imperiosa necesidad de **democratizar la innovación** de tal manera que esta se extienda a todos los sectores de la población.
 - **Es clave que la ciudadanía pueda acceder a la información** requerida para la toma de decisiones con mayor consciencia y compromiso.
- Los Laboratorios Ciudadanos se están constituyendo en una estrategia muy útil para el desarrollo de alternativas donde las comunidades asumen **una participación creativa**.
 - **El centro de la innovación radica en la participación creativa de los ciudadanos.** Las tecnologías en este caso son un medio para este fin y no el propósito primordial en aquellas urbes que se pretenden desarrollar como ciudades inteligentes.
 - Cada vez hay más oportunidades a partir de la organización de grupos sociales que valoran la importancia de construir pensando en el otro. Espacios, lugares y momentos pensados para que **desde la equidad** todos accedan a los mismos retos.
 - **Es clave la democratización de los espacios y fortalecer el concepto de comunidad como un fin que permita e incentive el trabajo en red.**
 - **Organizarse como sociedad** empieza a abrir puertas, siembra la semilla que lleva al desarrollo de la cultura participativa y al impulso de las ideas de equidad pensadas para todos los grupos poblacionales.
 - **Hay que destacar la importancia del compromiso entre todos los actores y partes:** Estado, ciudadanía, colectivos vulnerables, academia, ONG, etc.



muy relacionado con la movilidad, particularmente en la capital, es la seguridad. En este sentido, uno de los proyectos que Start Up México respalda está relacionado con la identificación, a través de los terminales digitales, de palabras que puedan poner en marcha una alerta en el transporte.

Lanna Dioum, analista de la **Agencia Brasileira de Desenvolvimento Industrial**, describió el Programa Conecta Startup Brasil. Su propósito es promover la transformación digital y nuevos modelos de negocio e innovación y en políticas públicas y comprende una fórmula para conectar startups con empresas de movilidad. La agencia ha creado una metodología propia para desarrollar pruebas y un software para compartir vehículos eléctricos en Brasilia.

La agencia del **gobierno chileno CORFO** financia proyectos con un marcado criterio de viabilidad, según señaló su director Álvaro Undurraga, como el de una startup que encontró un nicho de mercado en la reconversión de autobuses convencionales a eléctricos en Santiago de Chile. CORFO también ha apoyado proyectos en ámbitos de creciente demanda como la necesidad de ordenar la distribución de mercancías urbanas a consecuencia de la pandemia.

La **Asociación de Emprendedores Tecnológicos de Córdoba** (Argentina) estuvo también en la sesión a través de su presidenta Paula Gialdi Svorcan, quien remarcó la importancia del ecosistema de startups en su ciudad. Una muestra de ello es el gran éxito de la app de transporte ‘ualabee’, creada en esta urbe y cuyo uso se ha extendido a distintas ciudades latinoamericanas.

El encuentro se cerró con un debate sobre cómo encajar la cultura corporativa de las grandes empresas con la de las startups. América Castiblanco, vicepresidente de **INNPUlsa, Agencia de Aceleración y Emprendimiento del gobierno de Colombia**, señaló que este es un largo camino por recorrer ya que, con la colaboración de ambas partes, existe un gran potencial de profundizar en la innovación.

Por su parte, Sergio Díez, director de **Connected Mobility Hub de España** señaló que las startups tienen que aprender a trabajar

con las corporaciones, pero también con el sector público, especialmente pensando en que el gran programa de reactivación económica del gobierno tiene como pilares la transformación digital y el medio ambiente.

Finalmente, Agustín Baeza, director de Asuntos Públicos, de la **Asociación Española de Startups**, coincidió con estas apreciaciones, y añadió que estas empresas tienen mucho que aportar a un escenario cambiante con nuevas tendencias como el mobility as a service, la explosión del e-commerce o las restricciones al vehículo privado derivadas de las zonas de bajas emisiones.

Naturaleza urbana

La sesión plenaria en torno a la renaturalización de los espacios urbanos, contó con la participación de cinco representantes de ciudades, tanto de España como de Brasil y Colombia. El debate fue conducido por Esther Valdés, vicepresidenta de la **Asociación Española de Paisajistas (AEP)**, e introducido por Paz González, secretaria de la misma Asociación.

Durante la sesión se aportaron innovadores proyectos orientados a conseguir una ciudad más verde y humana, ideas extrapolables a cualquier marco urbano del planeta que están íntimamente ligadas con algunos de los más importantes Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. La creación de anillos verdes alrededor de las ciudades, la adopción de medidas drásticas para mejorar la calidad del aire o el tener en cuenta a la fauna, más allá de la flora de una zona específica, fueron algunos de los temas que trataron las ponentes.

Amparo Marco Gual, **alcaldesa de Castelló (España)**, comenzó su exposición incidiendo en que la ciudad tiene en su haber unos cinco años en este recorrido hacia la ciudad verde. “Utilizamos algunas oportunidades extraordinarias a nuestro alcance, como proyectos y ayudas europeas, lo que nos ha granjeado el reconocimiento nacional e internacional. Además, como teníamos la necesidad de confeccionar un nuevo Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) para la ciudad, hemos rediseñado su configuración para que, a 20 años vista, muchos de los proyectos que ahora comenzamos puedan surtir el efecto deseado”, según sus propias palabras.

La redacción de un nuevo PGOU, además, les brinda la oportunidad de ampliar la protección a parajes de alto valor natural, al igual que a las playas y a la flora y fauna de esas zonas. La creación de un “anillo verde” alrededor de la ciudad y de cara a los polígonos industriales adyacentes, les ha posibilitado bajar la contaminación del aire, una medida complementada con la potenciación de amplios e importantes parques dentro de la ciudad, poniendo gran énfasis en los jardines verticales.

Javier Castaño, vocal asesor del Área Delegada de Internacionalización y Cooperación del **Ayuntamiento de Madrid**, aprovechó su intervención para explicar una de las medidas estrella de la ciudad: la creación del bosque metropolitano. La idea es crear un cinturón forestal que abarque 32.000 hectáreas verdes a lo largo de 75 kilómetros. Para ello, desde Madrid estabilizarán las áreas que ya existen y mejorarán la conectividad ecológica de las que aún quedan por crear. “El proyecto tiene

como objetivo actuar de herramienta de vertebración y equilibrio medioambiental”, agregó Castaño, que también recaló que uno de los aspectos más positivos de la iniciativa es la capacidad que tiene de ser replicada en prácticamente cualquier territorio urbano. De hecho, desde el municipio madrileño ya están presentando la iniciativa en diversos foros internacionales. “Un valor añadido del proyecto es que pone en marcha distintos proyectos: la configuración de un grupo motor que coordina las diferentes áreas de actuación y la convocatoria de un concurso de ideas para desarrollar en el bosque metropolitano. Pensamos que a finales de 2021 se podría empezar con la ejecución de algunos de estos proyectos, para lo que será esencial la colaboración público-privada”, finalizó Javier Castaño.

Leticia Gaden, catedrática de arquitectura y urbanismo de la **Universidad de Curitiba (Brasil)**, comenzó su intervención reseñando que la ciudad brasileña ya empezó a ser referente en el mundo de la economía verde en la década de los 90, aunque el proceso de planificación que transformó a Curitiba se empezara en los 60. Así pues, esta experiencia ejemplifica la necesidad de proyectar las ideas en el medio y largo plazo. “En los 90 hicimos grandes parques públicos en los que pudimos crear lagos urbanos con reservas de agua. La redacción de una ley de Ordenamiento Especial, que desembocó en la calificación de ciertos sectores especiales para su conservación, también ayudó mucho al desarrollo verde de la ciudad”.

Algunos de los retos a los que se enfrentan desde Curitiba están plenamente relacionados con las dinámicas que se experimentan en las grandes urbes, como gran cantidad de habitantes en una zona muy acotada, la congestión urbana, la alta tasa de motorización del transporte o el hecho de que la distribución de las áreas verdes se concentra en las partes de la ciudad en la que residen la clase media y alta. Por ello, los esfuerzos de la ciudad brasileña se centran en reconocer la necesidad de una planificación urbana más flexible y la urgencia de pensar en alternativas urbanísticas propicien un nuevo círculo de innovaciones.

Patricia Cavero, consejera de Infraestructuras y Medio Ambiente del **Ayuntamiento de Za-**

CIUDAD VERDE

La naturaleza urbana se trató en dos talleres que aportaron diferentes visiones sobre la ciudad verde:

- Teniendo en cuenta la situación de pandemia global, **el concepto de biofilia** –esa necesidad del ser humano de estar en contacto con la naturaleza– se ha puesto de manifiesto especialmente en las ciudades.
- **Es imprescindible entender que el urbanismo y la arquitectura se tienen que adaptar al lugar y no al contrario, comprender el contexto geográfico e insertar la ciudad en su biorregión y en su territorio.**
- Los espacios verdes urbanos se deben diseñar de manera que se consigan **paisajes urbanos a escala humana**, ecosistémicos, resilientes y socialmente justos.
- **Partiendo del principio de ‘lo que no se conoce, no se valora’, se evidencia la necesidad de formar en ecología a todas las disciplinas que participan en el diseño, gestión y uso de la ciudad.**
- **Existe un déficit de conocimiento** y una escasa formación en arboricultura, tanto en itinerarios formativos como en la universidad.
- **Es necesario establecer un marco técnico para las infraestructuras verde y azul desde un punto de vista multidisciplinar.**
- Hay que cambiar las estrategias tradicionales de mantenimiento de áreas verdes por **unas nuevas que provean un servicio ecosistémico a favor de la biodiversidad.**
- **Es imprescindible una concienciación de los responsables municipales sobre el valor en términos económicos y de salud humana que tiene la infraestructura verde urbana.**



ragoza (España), señaló la importancia de la pureza del aire, una cuestión íntimamente ligada con la contaminación atmosférica. Su primer objetivo desde el Ayuntamiento fue reducir el CO2 entre un 50% y un 55%, el mismo marco referencial que, tiempo después estipuló la Comisión Europea como objetivo general. “Primero aprobamos una hoja de ruta desde el Ayuntamiento que garantizara el desarrollo sostenible, muy ligada a la Agenda 2030. En ella incidimos en aspectos como el diseño urbano, donde trabajamos en nuevas tipologías de edificación y creación de espacios verdes; en los servicios municipales (eficiencia en el uso de recursos y reducción al máximo de los mismos); en la industria y en sectores como el agrícola y el ganadero, y en la movilidad sostenible.

Cavero también remarcó que desde el consistorio zaragozano se están esforzando en involucrar a la ciudadanía en todos estos nuevos paradigmas que poco a poco se van extendiendo por las ciudades. “Hemos modificado la web de medio ambiente, donde cualquier persona puede encontrar los datos en torno a la calidad del aire para que la información sea mucho más accesible. Estos datos están abiertos, tanto a entidades, como a personas interesadas en ellos”.

Ana Milena Joya Camacho, gerente ambiental y social de proyectos en **Empresas Públicas Medellín, EPM (Colombia)**, aportó una importante perspectiva en el encuentro. “Intentamos seguir la recomendación de la OMS de que haya un árbol por cada tres habitantes en zonas urbanizadas, y ocho m2 de espacio público por cada individuo. Cuando llegamos a un territorio a evaluar su situación, tomamos estos parámetros y empezamos a desarrollar un proyecto para que los resultados se ajusten lo máximo posible a estas premisas”. Ana Milena también incidió en la importancia de los estudios de conectividad ecológica, pues las especies de fauna, más allá de la renaturalización realizada de la flora, deben integrarse en el corredor ecológico de la región. “Los grandes retos a los que nos enfrentamos son el componente arbóreo de las ciudades y la planificación urbana. Si con la pandemia la gente valoró mucho más tener un árbol o una zona verde cerca de su vivienda, aprendamos de ello para proporcionar mejores esquemas de planificación”, concluyó. ■

