

Newsletter

URB-AL-Red No. 8

„Control de la movilidad urbana“

Boletín No. 3

Contenido:

1. **La Comisión Europea aprueba 1.000.000 de euros para cuatro proyectos comunes de la primera convocatoria de la Red No. 8 (p. 2)**
2. **Encuentro anual del 4-6 de abril de 2002 en la Ciudad de México (p. 7)**
3. **Aspectos de la planificación urbana y del transporte en América Latina y la Ciudad de México (p. 7)**
4. **Nueva colega en la Oficina de Coordinación en Stuttgart (p. 10)**
5. **Humor... (p. 10)**
6. **Lista de los miembros de la red N° 8 con datos de población (p. 11)**

Este documento se ha realizado con la asistencia financiera de la Comunidad Europea. Los puntos de vista que en él se exponen reflejan exclusivamente la opinión de la Alcaldía de Stuttgart, y por lo tanto, no representan en ningún caso el punto de vista oficial de la Comunidad Europea.

Estimados amigos y miembros de la red N° 8,



el valor verdadero de algunas cosas en la vida apreciamos a veces sólo en el momento en que ya no las tenemos. Esta experiencia tal vez haremos con la Secretaría Técnica que nos ha apoyado muy bien durante los últimos años. Por eso quisiera agradecer a todo el equipo de la Secretaría muy cordialmente y desearles todo lo bueno par el futuro.

Agradecimientos muy cordiales también a todos los miembros y socios de nuestra red por la excelente colaboración en el año pasado. Podemos estar contentos con el resultado de la primera convocatoria.

Klaus Töpfer, el director ejecutivo de UNEP (United Nations Environment Programme) ha contado en su discurso en el marco del 2° Foro de Medio Ambiente en Magdeburg en noviembre la historia de un hombre que está buscando en la luz de un farol algo en el piso. Otro hombre le pregunta lo que está buscando y el dice que ha perdido su llave. “¿Está seguro que lo ha perdido aquí?” “¡No, lo perdí allá en la esquina, pero este lugar está tan oscuro!”

Nos alegra que en este año podemos buscar juntos con Ustedes las respuestas a las preguntas que impone la movilidad urbana – quizás las encontraremos juntos en lugares donde no buscaríamos solos.

Les deseo un buen año 2002!
Wolfgang Forderer, Coordinador



1 La Comisión Europea aprueba 1.000.000 de euros para cuatro proyectos comunes de la primera convocatoria de la Red N° 8

El 31 de octubre de 2001 el equipo de la Oficina de Coordinación pudo llevar orgullosamente 20 kilo de propuestas de proyectos al correo: los actuales 157 miembros de la Red No. 8 "Control de la Movilidad Urbana" habían elaborado 10 propuestas de alto nivel técnico y han expedido 105 cartas de adhesión (90 por ciudades o entidades regionales y 15 por socios externos). Esto significa que un promedio de 10,5 entidades interesadas ha participado en cada propuesta de proyecto.

Las 63 diferentes ciudades y 15 socios externos que han participado en las propuestas de proyectos (algunos de ellos en varias) provienen de 21 de los 28 países europeos y latinoamericanos representados en nuestra red temática. Mientras siete países no estaban representados en las iniciativas de proyectos, otros – en América Latina sobre todo el Brasil y Colombia y en Europa en primer lugar Alemania y España – juegan un papel muy importante en la primera convocatoria (vide gráficos 1 y 2)

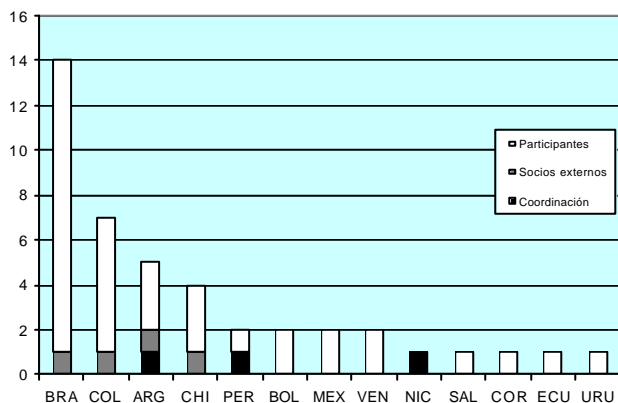


Fig. 1: Participación de los miembros latinoamericanos en las propuestas de proyectos 2001

En total las seis redes temáticas del programa URB-AL (No. 3, 4, 5, 6, 7 y 8) presentaron 72 propuestas de proyectos a la Comisión Europea en la convocatoria 2001. Esto corresponde a un promedio de 12 proyectos por red – la Red No. 8 coordinada por Stuttgart queda con sus 10 propuestas un poco por debajo de esta cifra.

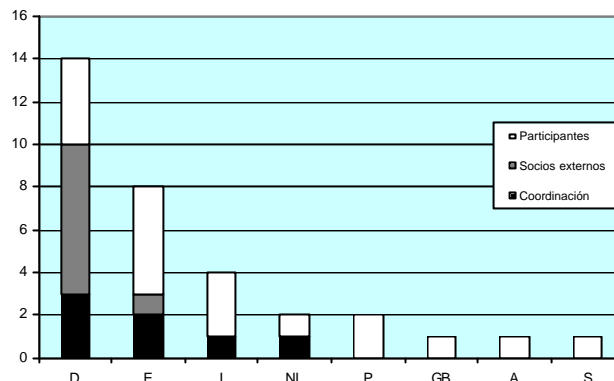


Fig. 2: Participación de los miembros europeos en las propuestas de proyectos 2001

En el seminario de lanzamiento del 19 y 20 de Octubre del año 2000 los participantes habían elaborado 13 propuestas de proyectos. Once de ellas se han mantenido. En el mes de octubre, sin embargo, se mostró que para cuatro de las once propuestas no se conseguiría suficientes socios para su presentación ante la Comisión Europea (dos miembros de Europa y tres de América Latina). Por esto los coordinadores de los proyectos respectivos han decidido de presentar estas propuestas en una versión revisada nuevamente a los miembros de la red en la próxima reunión anual de trabajo y de participar con estas propuestas en la segunda de nuestras tres convocatorias:

→ Propuesta de proyecto no. 1: „Funcionamiento seguro y menos contaminante de autobuses“ (Coordinador: Verband Region Stuttgart, Alemania)

→ Propuesta de proyecto no. 5: “Política financiera y los costos del transporte público” (Coordinador: Belo Horizonte, Brasil)

→ Propuesta de proyecto no. 9: “Estrategias para la implementación de conceptos innovadores en la gestión de la movilidad en aglomeraciones urbanas” (Coordinador: Bogotá, Colombia – anteriormente La Paz, Bolivia)

→ Propuesta de proyecto no. 12: Cálculo de las emisiones de vehiculos privados para la generación de propuestas de movilidad y medio ambiente (Coordinador: Dresden, Alemania – anteriormente Lima, Perú)

Pocas semanas antes de la fecha de entrega recibimos tres nuevas iniciativas para proyectos así que finalmente pudimos

presentar un total de 10 propuestas en la convocatoria a proyectos del año 2001.

1.1 Desde ciclovías hasta filtros para material particulado

Las reglas del programa URB-AL exigen que las propuestas de proyectos se basen en el marco teórico dado en el documento de base de la red temática respectiva. Los tres expertos de la Red No. 8, Carlos Cedano Cabrejos de la Asociación Nacional de Transporte Público/São Paulo, Profesor Dr. Dr. Gerhard Heimerl del Instituto de Ferrocarriles y Transporte de la Universidad de Stuttgart y Profesor Dr. Eckhart Ribbeck del Instituto de Urbanismo de la Universidad de Stuttgart consideraron los siguientes cuatro campos temáticos como esenciales para la elaboración de conceptos innovadores para los problemas del tráfico urbano:

1. **Planificación urbana y regional** (corresponde a las propuestas de proyectos P3, P6 y P10)
2. **Transporte y tecnología** (corresponde a las propuestas de proyectos P2, P4, P5, P7 y P8)
3. **Socioeconomía y demografía** (corresponde a las propuestas de proyectos P6, P7 y P9)
4. **Papel y oportunidades de la política comunal** (corresponde a las propuestas de proyectos P1, P7, P9 y P10).

Las propuestas de proyectos presentadas en la primera convocatoria cubren todos estos aspectos de la movilidad urbana. Entre ellos destaca el área de "transporte y tecnología": tecnologías limpias e innovadoras juegan un papel importantísimo en la solución de los agudos problemas ambientales causados por el tráfico urbano. Además este aspecto temático con sus proyectos de tecnología de pica muestra claramente que la cooperación internacional en el marco del programa URB-AL es igual atractivo para las ciudades de Europa como las de América Latina. Según nuestra experiencia ninguna ciudad está dispuesta a colaborar en un proyecto común si no la beneficia directamente. El objetivo básico es que los socios latinoamericanos y europeos se beneficien de igual manera de

esta cooperación y que haya un intercambio de experiencia y know how realmente mutuo.

1.2 El procedimiento de decisión de la Comisión Europea

El procedimiento de selección de los proyectos comunes de las redes URB-AL siguió los siguientes pasos: después de haber recibido las propuestas de proyectos, la Oficina de Coordinación en Stuttgart averiguó si estaban completas y el 31 de Octubre de 2002 las mandó a la Secretaría Técnica URB-AL en Bruselas. La Secretaría Técnica (desde enero de 2002 la Oficina de Cooperación EuropeAid ha asumido su cargo) examinó las propuestas por criterios formales y luego las entregó al "Comité Técnico de Alto Nivel – CTAN". El CTAN que está compuesto por cuatro expertos independientes de América Latina y de Europa entonces dio sus recomendaciones técnicas para cada uno de los proyectos. Finalmente la Comisión Europea, representada por EuropeAid, decidió bajo consideración de las recomendaciones técnicas del CTAN cuales de las propuestas se beneficiarían de una subvención hasta un tope de 250.000 €

Como mencionado en el boletín no. 2, en las convocatorias pasadas de las redes URB-AL que habían sido establecidos antes, la Comisión Europea había aprobado un promedio de dos de cada tres propuestas de proyectos. Entretanto se ha aumentado el tope de las subvenciones para cada proyecto de 100.000 a 250.00 € En consecuencia se ha aumentado también el nivel de las exigencias técnicas al evaluar las propuestas. En las próximas dos convocatorias debemos poner más énfasis en este aspecto para que logremos un porcentaje de proyectos aprobados tan alto como era antes.

Sin embargo, si analizamos bien el resultado de la primera convocatoria, considerando las condiciones de URB-AL I que antes eran vigentes para la Red No. 8 y también los resultados de las otras redes temáticas, se puede hacer un balance bastante positivo: para el número total de los proyectos comunes que la Comisión Europea iba a concedernos en las tres diferentes convocatorias, estaba previsto un total de 700.000 € (esto

correspondía a siete proyectos aprobados). Ahora ya nos han concedido en la primera convocatoria 1 millón de euros que, debido al tope aumentado se reparten entre sólo cuatro proyectos comunes. Además la Red No. 8 cuenta con el mayor número de proyectos aprobados de todas las seis redes temáticas que han participado en la convocatoria 2001.

La Oficina de Coordinación en Stuttgart es de la opinión de que es sumamente importante para una red URB-AL integrar al mayor número posible de miembros en el trabajo activo de los proyectos comunes. Pues es principalmente a través de la cooperación intensiva en el marco de los proyectos que se forman los contactos directos y duraderos entre los miembros que garantizan la persistencia de la red temática a largo plazo. Por esta razón continuaremos persiguiendo la estrategia de presentar en las convocatorias menos propuestas pero de un alto nivel técnico y con el mayor número de participantes posible. Para aumentar el número total de los proyectos aprobados aumentaremos aún más la asistencia técnica y organizativa que les brindamos a los coordinadores de los proyectos en la fase de la formulación de las propuestas.

Después de la comunicación oficial de las decisiones comienza la negociación de los contratos de subvención entre la Comisión Europea y las ciudades coordinadoras de los proyectos aprobados. Para tal fin la Comisión entra en contacto directo con las ciudades respectivas. En algunos casos aún puede solicitar algunos cambios en el concepto del proyecto y/o en el presupuesto. Hasta el 31 de marzo de 2002 a más tardar los contratos de subvención serán firmados así que los cuatro proyectos aprobados pueden empezar con sus actividades al mismo tiempo que la segunda reunión anual de trabajo que se celebrará el 5 y 6 de abril de 2002 en la Ciudad de México. Los proyectos rechazados, por supuesto, pueden ser adaptados y mejorados según las recomendaciones técnicas de la Comisión Europea y presentados nuevamente en la segunda convocatoria.

1.3 Diez propuestas de proyectos – cuatro aprobadas

Como ya señalado, cuatro de las diez propuestas presentadas han sido aprobadas por la Comisión Europea. En nuestra opinión todas las propuestas tenían un nivel técnico bastante alto. Por eso quisiéramos recomendarles a los coordinadores respectivos que presenten estas propuestas nuevamente en la convocatoria 2002. Con mucho gusto la Oficina de Coordinación en Stuttgart les ayudará tanto en la adaptación y el mejoramiento de las propuestas como en la búsqueda de participantes adicionales.

La numeración de los proyectos que estábamos usando ha sido cambiada por la Secretaría Técnica URB-AL. Les rogamos utilicen la nueva numeración para cualquier correspondencia.

1.4 Proyectos que pueden ser presentados nuevamente:

☹ R8-P1-01 “Movilidad sustentable para articular y poner en valor el patrimonio natural y/o cultural”

Esta propuesta de proyecto debe orientar principalmente las pequeñas ciudades de América Latina y Europa en la protección y puesta en valor de la riqueza natural y cultural de las regiones específicas a través de un sistema de movilidad sostenible.

Coordinador: Jesús María (Argentina)

Participantes (4): Capilla del Monte, Trevelín (Argentina), Parla (España), Neumarkt i.d.Opf. (Alemania)

Socios externos (1): Integra (Argentina)

Total de habitantes de participantes: 163.600

☹ R8-P2-01 “Tecnología innovadora de filtros de aceite de motor para el transporte urbano”

El objetivo de esta iniciativa de proyecto es que los participantes conozcan una tecnología innovadora de micro filtros para aceite de motor que hace innecesario los cambios de aceite. De esta manera el consumo de aceite de motor puede ser reducido considerablemente en los parques móviles, reduciendo así no sólo los gastos sino

también la contaminación del medio ambiente.

Coordinador: León (Nicaragua)

Participantes (9): Bogotá, Itagüí, Departamento Atlántico (Colombia), Cochabamba (Bolivia), La Pintana (Chile), Belo Horizonte (Brasil), St. Helens (Gran Bretaña), Stuttgart, Wertheim (Alemania)

Socios externos (2): Ministerio del Medio Ambiente (Colombia), Trabold Filter GmbH (Alemania)

Total de habitantes de participantes: 10.849.139

⊗ R8-P4-01 “Innovación en la operación a escala global de vehículos con bajo nivel de emisiones”

Esta propuesta trata de la tecnología innovadora de la celda de combustible que permite una propulsión de vehículos sin causar emisiones. Además de dedicarse a los asuntos técnicos de la celda de combustible se tratará la cuestión del uso en países con un estándar tecnológico diferente y la cuestión del potencial local de fuentes de energía renovables.

Coordinador: Verband Region Stuttgart (Alemania)

Participantes (6): Ribeirão Preto, Porto Alegre (Brasil), San José (Costa Rica), Arequipa (Perú), Ariccia (Italia), Guimarães (Portugal)

Socios externos (1): Centro de Competencia e Innovación de la Celda de Combustible de la Región de Stuttgart (Alemania)

Total de habitantes de participantes: 6.330.872

⊗ R8-P5-01 “Reducción de la contaminación atmosférica a través de filtros de material particulado para autobuses y camiones de diesel”

Los participantes averiguan las condiciones técnicas de la modificación retroactiva de sus parques móviles con filtros de material particulado. Además analizan en vehículos pilotos la reducción real de los contaminantes, recojen experiencias técnicas y elaboran estrategias adecuadas para el fomento de la introducción amplia de esta tecnología.

Coordinador: Berlin (Alemania)

Participantes (9): Buenos Aires (Argentina), México City (México), Belo Horizonte, Rio Claro (Brasil), Departamento Atlántico, Bogotá (Colombia), Arequipa (Perú), Mannheim (Alemania), Pavia (Italia)

Socios externos (2): HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co (Alemania), Ministerio del Medio Ambiente (Colombia)

Total de habitantes de participantes: 46.959.141

⊗ R8-P6-01 “Elaboración participativa de alternativas sostenibles para la movilidad urbana”

Para elaborar conceptos sustentables de movilidad, la aplicación de métodos participativos es imprescindible. Sólo así se puede garantizar que las medidas sean conformes a las necesidades de los ciudadanos y que las ofertas para una movilidad sustentable sean utilizadas fuertemente por la población.

Coordinador: Esslingen a.N. (Alemania)

Participantes (7): Cochabamba (Bolivia), Florianópolis, Santo André (Brasil), Stuttgart (Alemania), Cuenca, Huelva (España), Ariccia (Italia)

Socios externos (1): Akademia para la Evaluación de los Impactos de las Tecnologías en el Estado de Baden-Württemberg (Alemania)

Total de habitantes de participantes: 2.239.693

⊗ R8-P7-01 “El coste real del transporte”

El objetivo de este proyecto es de descubrir subvenciones invisibles en el área del transporte y de cuantificar los costos causados por los impactos ecológicos y sociales del tráfico. Eso facilitará hacer decisiones políticas en el área del transporte en una base de informaciones más segura y realista.

Coordinador: Region Bizkaia (España)

Participantes (4): Montevideo (Uruguay), Estado de São Paulo (Brasil), Huelva (España), Castelo Branco (Portugal)

Socios externos (1): Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Brasil)

Total de habitantes de participantes: 36.612.668

1.5 Proyectos aprobados

⊗ R8-P3-01 “Integración del transporte y del planeamiento urbano en el marco de la sostenibilidad y de las Agendas 21 Locales”

En el marco de las actividades del proyecto las ciudades participantes intercambian experiencias y know-how en el área de la planificación urbana y del tráfico. El objetivo es de integrar estos dos ramos de planificación bajo consideración del concepto de la sustentabilidad y de las Agendas 21 Locales.

Coordinador: Arequipa (Perú)

Participantes: Porto Alegre (Brasil), Arica (Chile), San Salvador (El Salvador), Caracas (Venezuela), León (México), Huelva, Cuenca, Diputación Foral de Bizkaia (España), Stuttgart (Alemania)

Socios externos: Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Brasil), Instituto de Urbanismo de la Universidad de Stuttgart (Alemania)

Total de habitantes de participantes: 8.844.987

☺ R8-P8-01 “Promoción del transporte público para lograr una movilidad sostenible en las grandes aglomeraciones urbanas”

Los participantes elaboran conceptos para una gerencia optimizada del transporte público en cuanto al diseño de la red de líneas, a la administración de las empresas de transporte y a la integración de los sistemas tarifarias. La mejora del sistema total debe contribuir a que el transporte público como sistema de transporte eficaz y ecológico sea usado de una forma más amplia e intensiva.

Coordinador: Comunidad de Madrid (España)

Participantes: Ciudad de México (México), Lima (Perú), Bogotá (Colombia), La Paz (Bolivia), Estado de Rio de Janeiro, Porto Alegre (Brasil), San Salvador (El Salvador), Stuttgart (Alemania), Zaragoza (España)

Socios externos: Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Brasil), Renfe Cercanías (España)

Total de habitantes de participantes: 54.173.353

☺ R8-P9-01 “Red virtual para la seguridad vial, la prevención de accidentes y la diseminación de una cultura de seguridad”

Los participantes de este proyecto común intercambiarán experiencias y estrategias innovadoras en el área de la prevención de accidentes y crearán una red de expertos en base de una página web común. Para mayor éxito de las actividades también se incluirá en el trabajo las escuelas y con ellas el grupo de las personas más vulnerables, los niños.

Coordinador: Provincia di Treviso (Italia)

Participantes: Conselho Regional de Desenvolvimento da Região Norte do Rio Grande do Sul, Santo André, Erechim, Criciúma, Juiz de Fora (Brasil), Departamento Atlántico (Colombia), Viña del Mar (Chile), Provincia di Padua (Italia), Región Suecia del Oeste (Suecia)

Socios externos: Ökomedia PR (Alemania)

Total de habitantes de participantes: 6.330.872

☺ R8-P10-01 “Integración de la bicicleta en la planeación de tráfico en ciudades medianas de América Latina y Europa. Un

programa interactivo de entrenamiento y diseminación”

En el marco de este proyecto común se desarrollarán estrategias e instrumentos adecuados para la promoción del tráfico no motorizado, sobre todo la bicicleta, y su integración en la planificación del tráfico. En seminarios los participantes serán capacitados en el área de la planificación e implementación de sistemas de ciclovías urbanas.

Coordinador: Utrecht (Países Bajos)

Participantes: Florianópolis, Rio Claro, Rio de Janeiro (Brasil), León (Nicaragua), Departamento Atlántico, Belén de Umbria, Valledupar, Bogotá (Colombia), Loja (Ecuador), Arequipa (Perú), Graz (Austria), Stuttgart (Alemania), Diputación Foral de Bizkaia (España)

Socios externos: Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Chile), International Bicycle Consultancy (Países Bajos), Centro de Investigación del Transporte – FOVUS de la Universidad de Stuttgart (Alemania)

Total de habitantes de participantes: 21.428.038

1.6 Balance de la convocatoria 2001

En los proyectos aprobados de la primera convocatoria participa un total de 7 diferentes socios externos y 37 diferentes ciudades (11 de 6 países europeos y 26 de 10 países de América Latina). Así un 59% de las 63 ciudades que habían expedido una carta de adhesión para una o varias propuestas de proyectos comunes ahora definitivamente puede aprovechar de la oportunidad de una cooperación internacional intensiva en el marco de un proyecto URB-AL. Comparado con el número total de los 157 miembros de la Red No. 8, las ciudades involucradas en un proyecto común corresponden a un 24%. Los países que están representados con más participantes son Brasil, España, Colombia y Alemania (vide Fig. 3). Referente a la coordinación predominan las ciudades europeas con 3 de los 4 proyectos.

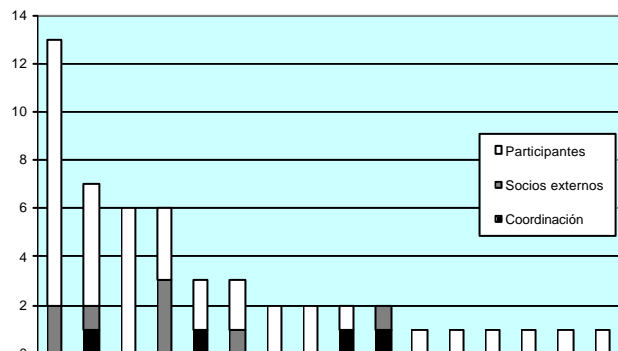


Fig. 3: Participación de los países latinoamericanos y europeos en los proyectos aprobados en 2001

En las próximas dos convocatorias la Oficina de Coordinación tratará de realizar especialmente los siguientes cuatro objetivos:

1. aumentar el número total de los proyectos aprobados en una convocatoria;
2. aumentar el porcentaje de las ciudades involucradas en los proyectos comunes;
3. integrar más a los miembros de países no o sólo poco representados en los proyectos y
4. fomentar aún más la coordinación de proyectos por ciudades latinoamericanas.

Rainer Rothfuss

2 Encuentro anual del 4-6 de abril de 2002 en la Ciudad de México

El primer encuentro anual de la Red N° 8 tendrá lugar los días 5 y 6 de abril de 2002 en el "Centro Alemán de México". El programa empieza en la noche del jueves, 4 de abril con una recepción de bienvenida.



<http://www.germancentre.com.mx>

El Centro Alemán fue construido por el Banco del Estado Baden-Württemberg (Landesbank Baden-Württemberg, LBBW) y inaugurado en octubre 2001. El Centro ofrece salas de conferencia y de capacitación flexibles con una extensión de 25.000 m², asesoramiento por la Cámara Mexicana-Alemana de Comercio e Industria (CAMEXA) y una variedad de otros servicios como una agencia de viajes, un despacho de abogados y una representación del banco LBBW.

El encuentro anual servirá sobre todo para la comunicación y la información. Por el hecho que después del encuentro habrá la próxima convocatoria de proyectos comunes, deberán ser desarrolladas ideas para proyectos comunes en los talleres. En las sesiones plenarias queremos discutir sobre preguntas básicas correspondiente al tema de la red: ¿Podemos hablar todavía de "control de la movilidad" cuando miramos al crecimiento incesante del tráfico? ¿Se trata solamente de la restricción de los daños o existe todavía un espacio para medidas innovadoras y eficaces? ¿Que puede contribuir la cooperación en una red intercontinental? Como logramos establecer un red duradera?

Por supuesto queremos ofrecer un programa de marco interesante. Les daremos informaciones detalladas junto con la invitación que será distribuida al inicio de febrero.

Prof. Dr. Eckhart Ribbeck, Experto de la Red No. 8:

3 Aspectos de la planificación urbana y del transporte en América Latina y en la Ciudad de México

La „década perdida“ de los años 80 ha profundizado el abismo entre los pobres y los ricos. Por otra parte, en muchos países latinoamericanos se produjeron reformas estructurales considerables que consolidaron la postura de las ciudades y los municipios frente al gobierno central. Brasil por ejemplo reorientó su política centralista pasando a una política "municipalista", es decir, a una política relativamente autónoma y ciudadana. Desde entonces, las ciudades y los municipios disfrutaban de mayores derechos, lo que ha

originado un número de proyectos interesantes como el fortalecimiento de una planificación participativa y ambiental. Aún la nueva libertad de acción municipal se desempeña, a menudo, de manera incompleta debido a la falta de medios y de capacidades de planificación.

Desde finales de los años 80, la neoliberalización se ha ido extendiendo, aplazando numerosas prestaciones urbanas y municipales en el sector privado. Esto afecta muy de cerca a los sistemas de transporte de masa, metro y autobuses pero, también, a la comunicación urbana, a los servicios de limpieza y otras prestaciones públicas. La construcción pública de viviendas también ha disminuido en Latinoamérica, por haber pasado a manos del "mercado libre". Simultáneamente, se hace cada vez más patente una creciente dependencia del desarrollo municipal de los factores externos, sobre todo, de las corrientes de inversión y financiación internacionales. De cara a atraer a los inversores internacionales las ciudades están obligadas a comprometerse y a llevar a cabo prestaciones anticipadas. En este sentido, se plantea la cuestión de las prioridades municipales: por un lado, la modernización a cualquier precio de cara a ser competentes y no perder por completo el contacto con los países desarrollados y, por otro lado, la satisfacción de las necesidades elementales de la población que vive bajo condiciones existenciales mínimas.

La imagen de las metrópolis latinoamericanas como "ciudades monstruosas" desbordadas se relativa por medio de cifras concretas: la superficie de asentamiento de Ciudad de México y de São Paulo (aprox. 1.300 km²) corresponde a la de Berlín donde viven tan sólo 3,5 millones de habitantes. Buenos Aires es una excepción, puesto que ya en los años 40 se produjo una expansión urbana considerable que la convirtió en la ciudad con mayor superficie de Latinoamérica. Otras ciudades latinoamericanas son espacialmente bastante más reducidas que las europeas con la misma población. Esto llama la atención especialmente cuando las comparamos con las ciudades del norte de Europa que han prosperado relativamente desarrollando costosos estándares de superficies e infraestructuras gracias a una industrialización

temprana y global. Las ciudades del sur de Europa, cuya industrialización se llevó a cabo de manera menos intensiva y significativamente más tarde, siguen siendo hoy más pequeñas y más densas que las ciudades europeas del norte, pudiéndose equiparar mejor a las ciudades latinoamericanas.

El modelo clásico de la ciudad latinoamericana – "centro rico" y "periferia pobre" ha culminado en una polarización. En la ciudad "rica" uno encuentra ejes urbanos anchos, centros comerciales, instituciones públicas y barrios caros, mientras la ciudad "pobre" consiste de barrios espontáneos y más o menos consolidados. El modelo simple de la "periferización" de la población pobre se está transformando hacia nuevas tendencias. Por un lado ahora también la población de ingresos medianos y altos se está "periferizando", retirándose hacia urbanizaciones exclusivas privadas o "ghettos de lujo". Por el otro lado la expansión de las áreas auto-construidas llega a sus límites. Por eso la presión de las personas en busca de un hogar ahora se dirige más hacia el centro de la ciudad, en el cual sobre todo los barrios viejos de la clase inferior se están densificando, transformándose en barrios de alquiler.

En una ciudad latinoamericana densa y relativamente compacta, la superficie de tráfico es mucho más reducida que en una ciudad europea con igual número de habitantes. La participación de superficie para el tráfico activo e inactivo llega a alcanzar un porcentaje del 15%, por el contrario, en las ciudades del norte de Europa desde un 25% hasta un 30% de la superficie urbana. Obviamente, la carestía relativa de calles bien urbanizadas es uno de los principales motivos de los atascos de tráfico, aunque el grado de motorización está muy por debajo del de una ciudad europea. Las grandes arterias y autopistas urbanas de las metrópolis latinoamericanas disimulan el hecho de que la red vial en muchas zonas urbanas, sobre todo en la periferia, está mal estructurada y resulta poco viable. Queda claro que un aumento adicional de la motorización no se puede afrontar con la actual red vial. Las ciudades latinoamericanas, mucho más que las europeas, están llamadas a ampliar su red vial urbana y fomentar el tráfico público de masas

para aprovechar al máximo los pocos ejes urbanos y los corredores de tráfico.



Fig. 1: Autobus articulado en la Ciudad de México

La motorización de las clases media y alta de la sociedad latinoamericana, en las que cada uno de los miembros familiares adultos dispone de un automóvil propio, es probablemente más alta que en Europa, aunque el número total de vehículos sea en total inferior. Prácticamente todos los recorridos se efectúan con el automóvil por lo cual se produce un enorme tráfico individual. En este proceso, tiene mucho que ver el estilo de vida específico que se expresa con el desplazamiento reiterado, no solamente al puesto de trabajo, sino también a colegios privados alejados entre sí, restaurantes, clubs y centros comerciales.

La población pobre depende del autobús. Estos autobuses son muy numerosos y disponen de una gran variedad de enmarañadas líneas. Las vías de salida de la ciudad, totalmente congestionadas, que conducen a los barrios de construcción propia en la periferia, conllevan recorridos extremadamente largos; en algunas metrópolis (Ciudad de México y São Paulo) cada trayecto implica una duración de 1,5 a 2 horas. El negocio de transporte de masa es lucrativo y se ve influenciado por grupos de intereses, por lo cual la reorganización y modernización del sector resulta muy difícil. Si bien a menudo existe una sola tarifa en cada una de las líneas, pero no se producen acuerdos colectivos entre las mismas o entre autobuses y metro, de tal manera que al hacer transbordo se paga dos veces, cosa que las clases con menos recursos económicos no se

pueden permitir. Como consecuencia, muchos autobuses van a las mismas estaciones centrales de intercambio aumentado considerablemente las molestias de tráfico en el centro.

La red de autobuses urbanos se complementa a menudo con autobuses pequeños, formales o informales, que compiten con los autobuses regulares o prestan el servicio en las líneas de menor importancia y con menos tráfico. En la Ciudad de México un sinfín de autobuses pequeños se agolpan en las paradas finales del metro para ir hasta las aglomeraciones de construcción propia más lejanas o colonias populares. A menudo, estos pequeños autobuses están presentes en asentamientos espontáneos totalmente alejados y todavía en fase de construcción para establecer una nueva línea y asegurar así el posterior negocio de transporte. También son posibles los acuerdos entre los comerciantes irregulares del suelo y los pequeños autobuses informales de cara a garantizar el acceso a una nueva aglomeración espontánea.

El modelo de la ciudad socialmente dividida se refleja en las corrientes de tráfico. Mientras que el tráfico individual de las clases sociales media y alta bien motorizadas afecta sobre todo el núcleo urbano, numerosas líneas de autobús cubren las necesidades de las zonas urbanas más pobres y de la periferia. En los puntos urbanos ricos los coches privados y los taxis llenan las calles, por el contrario en las zonas pobres, donde apenas hay automóviles privados, las calles están ocupadas por numerosos autobuses y viejos vehículos comerciales. Las corrientes divergentes de tráfico desembocan en el centro que a menudo actúa como gran punto de intercambio entre las zonas urbanas ricas y pobres. Sin embargo, los autobuses llegan también hasta las zonas urbanas ricas para servir al mercado laboral con personal diverso; por el contrario, en las zonas de construcción propia apenas se puede ver un automóvil caro.



Fig. 2: La metro en la Ciudad de México: un sistema de transporte de masa eficiente

En la gran mayoría de las metrópolis latinoamericanas la ampliación de la red de metro se ha quedado por detrás del crecimiento urbano. Ahí donde ocurre esto, las urbes luchan con problemas de tráfico irresolubles porque en las ciudades densas y sobrecargadas no se puede enfrentar al tráfico sin desarrollar un desplazamiento eficiente de masas. Estos principios son aplicables a muchas metrópolis regionales, cuando sobrepasan unos límites determinados. Los sistemas modélicos de autobús, como en Curitiba, también se encuentran bajo presión porque el número de autobuses crece constantemente. El umbral del crecimiento urbano que exige un cambio de sistema del autobús al tráfico ferroviario, queda patente en las interminables filas de autobuses que no solamente llenan las calles principales de las metrópolis, sino también de todas las gran ciudades en continuo desarrollo.

Una de las pocas metrópolis latinoamericanas que dispone de una red de metro casi adecuada es la Ciudad de México. El metro consta de un total de 10 líneas y un recorrido de 170 km y transporta unas 7 millones de personas al día. Con una densa red de líneas circulares, radiales y tangenciales se llega en menos de media hora a casi cualquier punto de la ciudad. Algunas de las líneas llegan incluso hasta el extrarradio, apoyando el proceso de consolidación de las aglomeraciones de construcción propia con especial celeridad.

El sistema es moderno y eficiente, pero las subvenciones son altas. La baja tarifa del metro lo convierte en un medio de transporte

de masa, lo que, a su vez, reduce el transporte por medio de autobús. No obstante, las clases media y alta apenas usan el metro, aún cuando la fiabilidad, la limpieza y la seguridad del sistema están garantizados, por este motivo, el tráfico individual apenas disminuye. Prueba evidente de que existe un problema fundamental de aceptación por parte de las clases más acomodadas que normalmente no utilizan el mismo medio de transporte que las masas con escasos recursos económicos. El metro (línea 1) en Rio de Janeiro constituye un "contratipo" alcanzando las zonas ricas del sur. La tarifa elevada y las zonas exclusivas a las que acude tienen como consecuencia que estas líneas sean usadas principalmente por la clase media mientras que las masas se siguen agolpando en los autobuses.

Prof. Dr.-Ing. Eckhart Ribbeck
(Prof. Ribbeck del Instituto de Urbanismo de la Universidad de Stuttgart es uno de los tres expertos de la red N° 8.)

4 Nueva colega en la Oficina de Coordinación en Stuttgart



La Oficina de Coordinación se alegra por poder contar con una nueva colega: desde el 15 de enero 2002 Birgit Brilling ha juntado el equipo con un contrato a tiempo parcial después de habernos prestado servicios valiosísimos como practicante desde ocho meses ya.

Rainer Rothfuss que antes había ocupado este puesto solo, ha reducido su contrato para poder hacer su doctorado sobre el programa URB-AL. El tutor del doctorado es el experto alemán para Latinoamérica Prof. Dr. Gerd Kohlhepp del Instituto de Geografía de la Universidad de Tübingen.

Birgit Brilling, madre de una hija de un año y medio y parapentista entusiástica, tiene una maestría en Geografía Aplicada con especialización en América Latina. Durante los estudios ha pasado un año en EE.UU. y otro en Rio de Janeiro. Habla español, portugués, inglés y francés. Sus asignaturas secundarias Urbanismo y Ordenamiento del Territorio son una cualificación importante para la

coordinación de la red “Control de la movilidad urbana”.

5 Humor...



2002 es año de elecciones en Alemania...



Convocatoria 2001: Ahora Treviso (Italia) puede dedicarse a la gran variedad de peligros en el tráfico urbano. La Oficina de Coordinación felicita también los demás coordinadores de proyectos aprobados: Arequipa (Perú), Comunidad de Madrid (España) y Utrecht (Países Bajos).

6 Lista de los miembros de la Red No. 8 con datos de población

Actualizado: 31.10.2001

Ciudad/Región	Denominación	Población
Miembros latinoamericanos (83)		
Argentina (13)		
Buenos Aires	Gobierno de la Ciudad	13.400.000
Capilla del Monte	Municipalidad	8.000
Córdoba	Intendencia Municipal	1.275.585
Del Pilar	Municipalidad	130.177
Diamante	Municipalidad	17.668
General Pinto	Municipalidad	18.799
Godoy Cruz	Municipalidad	205.955
Jesús María	Municipalidad	27.000
Mendoza	Municipalidad	119.681
Resistencia	Municipalidad	280.000
Trelew	Municipalidad	104.425
Trevelín	Municipalidad	10.000
Villa Carlos Paz	Municipalidad	48.000
Bolivia (5)		
Cochabamba	Municipalidad	607.129
El Alto	Municipalidad	568.919
La Paz	Municipalidad	1.000.899
Potosí	Honorable Gobierno Municipal	147.351
Sucre	Municipalidad	192.238
Brasil (20)		
Belo Horizonte	Prefeitura Municipal	2.229.697
Blumenau	Prefeitura Municipal	240.246
CORED	Cons. Reg. de Deserv. Norte do Estado RGS	209.310
Criciúma	Prefeitura Municipal	112.444
Erechim	Prefeitura Municipal	100.000
Florianópolis	Prefeitura Municipal	228.741
Fortaleza	Prefeitura Municipal	788.956
Guarulhos	Prefeitura Municipal	672.880
Joinville	Governo Municipal	379.110
Juiz de Fora	Prefeitura Municipal	449.778
Porto Alegre	Prefeitura Municipal	1.304.998
Recife	Prefeitura da Cidade	1.421.993
Ribeirão Preto	Prefeitura Municipal	493.306
Rio Claro	Prefeitura Municipal	161.066
Rio de Janeiro	Prefeitura da Cidade	5.851.914
Rio de Janeiro	Governo do Estado	13.400.000
Santo André	Prefeitura Municipal	630.073
São Paulo	Prefeitura Municipal	9.713.692
São Paulo	Governo do Estado	34.100.000
Vitória	Prefeitura Municipal	199.318
Chile (7)		
Arica	Ilustre Municipalidad	183.000
Concepción	Ilustre Municipalidad	373.000
La Pintana	Ilustre Municipalidad	242.021
Las Condes	Ilustre Municipalidad	228.434
Santiago de Chile	Ilustre Municipalidad	4.735.000
Valparaíso	Ilustre Municipalidad	285.000
Viña del Mar	Ilustre Municipalidad	338.500
Colombia (14)		
Armenia	Municipalidad	35.284
Barranquilla	Municipalidad	1.223.260
Cartagena de Indias	Distrito	805.757
Atlántico	Departamento	2.081.000
Cundinamarca	Departamento	2.099.000
Ibagué	Alcaldía	393.664

Itagui	Municipio	180.354
Manizales	Municipio	337.580
Medellin	Municipio	1.861.265
San José de Cúcuta	Municipalidad	624.215
Santa Fé de Bogotá	Alcaldía Mayor	6.260.862
Santa Marta	Alcaldía	374.933
Simijaca	Alcaldía	5.117
Valledupar	Alcaldía	328.740
Costa Rica (1)		
San José	Gran Área Metropolitana	341.708
Cuba (1)		
La Habana	Asamblea Provincial de Poder Popular	2.143.406
Ecuador (4)		
Cuenca	Municipalidad	255.928
Guayaquil	Ilustre municipalidad	1.900.000
Loja	Ilustre Municipalidad	117.365
Quito	Distrito Metropolitano	1.487.513
El Salvador (1)		
San Salvador	Area Metropolitana	1.522.126
Guatemala (1)		
Quetzaltenango	Municipalidad	90.801
México (6)		
Chetumal	Municipio	208.164
Cuernavaca	Presidencia Municipal	338.706
León	Municipio	1.020.818
México	Distrito Federal	20.000.000
Tijuana, B.C.C.P.	Municipio	1210.820
Estado de México	Gobierno del Estado	666.596
Nicaragua (2)		
León	Alcaldía Minicipal	123.865
San Carlos	Municipalidad	28.733
Panamá (1)		
Panamá	Municipio	463.093
Perú (6)		
Arequipa	Municipalidad	710.103
Ate	Municipalidad	343.533
Chiclayo	Municipalidad	410.000
Ica	Provincia	194.820
Lima	Municipalidad Metropolitana	7.060.600
Trujillo	Municipalidad Provincial	603.657
Uruguay (1)		
Montevideo	Intendencia Municipal	1.303.183
Venezuela (1)		
Caracas	Ciudad	1.975.787
Miembros europeos (72)		
Alemania (12)		
Berlin	Land	3.387.000
Esslingen a. N.	Stadt	89.700
Leonberg	Stadt	43.900
Mannheim	Stadt	330.000
Marburg	Stadt	77.050
Neumarkt i. d. Opf.	Landkreis	40.000
Nürnberg	Stadt	486.400
Stuttgart	Landeshauptstadt	581.200
Stuttgart	Verband Region	2.600.000
Vaihingen / Enz	Stadt	27.300

Waiblingen	Stadt	51.400
Wertheim	Stadt	24.373
Austria (3)		
Graz	Landeshauptstadt	239.990
Innsbruck	Landeshauptstadt	110.454
Salzburg	Landeshauptstadt	144.692
Bélgica (4)		
Gent	Stadsbestuur	224.180
Hasselt	Stadsbestuur	68.085
Leuven	Stadsbestuur	88.014
Mechelen	Stadsbestuur	75.438
España (13)		
Barcelona	Ayuntamiento	1.505.581
Bizkaia	Diputación Foral	1.137.594
Cuenca	Ayuntamiento	42.800
Gandia	Ayuntamiento	57.580
Huelva	Exmo. Ayuntamiento	45.485
La Coruña	Ayuntamiento	247.000
Madrid	Comunidad de Madrid	5.091.336
Málaga	Excma. Diputación	528.079
Pamplona	Excmo. Ayuntamiento	171.150
Parla	Ayuntamiento	78.600
Sevilla	Excmo. Ayuntamiento	701.927
Valladolid	Excmo. Ayuntamiento	319.946
Zaragoza	Excmo. Ayuntamiento	603.367
Finlandia (6)		
Helsinki	Kaupunki	551.123
Lahti	Kaupunki	96.666
Oulu	Kaupunki	117.679
Tampere	Kaupunki	193.174
Turku	Kaupunki	172.107
Vantaa	Kaupunki	176.386
Francia (3)		
Issy-Les-Moulineaux	Ville	52.647
Nantes	Communauté Urbaine	270.251
Strasbourg	Ville	264.115
Gran Bretaña (4)		
Cardiff	City and Country Council	327.500
Nottingham	City	270.222
St. Helens	City	179.500
Swansea	City and County	182.000
Grecia (2)		
Amaroussi	Municipality	64.092
Athens	City	772.072
Italia (15)		
Ariccia	Municipalidad	14.565
Avellino	Provincia	58.166
Bari	Citta	331.848
Bologna	Citta	381.161
Catania	Citta	337.862
Firenze	Citta	376.682
Genova	Citta	636.104
Messina	Citta	259.158
Napoli	Citta	1.002.619
Padova	Provincia	837.000
Palermo	Citta	683.794
Pavia	Comune	90.000
Torino	Citta	903.703
Treviso	Provincia	81.771
Venezia	Citta	277.305
Países Bajos (6)		
Arnhem	Gemeente	137.222
Den Haag	Gemeente	445.000

Eindhoven	Gemeente	199.877
Enschede	Gemeente	148.814
s-Hertogenbosch	Gemeente	128.009
Utrecht	Gemeente	232.718

Portugal (3)		
Castelo Branco	Câmara Municipal	31.000
Guimarães	Câmara Municipal	53.000
Vila Nova de Poiraes	Câmara Municipal	2.968

Suecia (2)		
Göteborg	Kommunstyrelse	459.593
West Sweden	Region	2.048.000

157	Total de la población	172.935.175
------------	------------------------------	--------------------

Socios externos (38)

Institución	País
Socios externos de América Latina (15)	
Integra	Argentina
Instituto de Investigación y Desarrollo Municipal	Bolivia
Associação Nacional de Transportes Públicos	Brasil
Universidade do Estado de Santa Catarina	Brasil
Universidade Federal do Rio Grande do Sul	Brasil
Ambios Planer Consulting	Chile
Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile	Chile
Convenio Costarricense-Aleman	Costa Rica
Ministerio de Transportes	Costa Rica
Cámara de Comercio de Barranquilla	Colombia
Federación Colombiana de Municipios	Colombia
Federación Colombiana de Peatones	Colombia
Ministerio del Medio Ambiente de Colombia	Colombia
Cactus Data	Perú
CicloRed	Perú

Socios externos de la Unión Europea (23)

Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg	Alemania
Carl-Duisberg-Gesellschaft	Alemania
DaimlerChrysler AG	Alemania
FOVUS- Forschungsschwerpunkt Verkehr, Universität Stuttgart	Alemania
HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co	Alemania
Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart	Alemania
Institut für Elementarurbanistik Dresden	Alemania
Heusch-Boesefeldt GmbH	Alemania
KATE, Kontaktstelle für Umwelt & Entwicklung	Alemania
Kompetenz- und Innovationszentrum Brennstoffzelle der Region Stuttgart	Alemania
ÖkoMedia Public Relations	Alemania
Porsche AG	Alemania
Schenker Group	Alemania
Städtebau-Institut der Universität Stuttgart	Alemania
Stuttgarter Straßenbahnen AG	Alemania
Switch Transit Consult GmbH	Alemania
Trabold Filter GmbH	Alemania
Xcellsis	Alemania
Politecnico di Milano	Italia
Renfe Cercanías	España
International Bicycle Consultancy Utrecht	Países Bajos
I-ce, Interface for Cycling Expertise	Países Bajos