

Newsletter



URB-AL Red N° 8

„Control de la movilidad urbana“

Boletín N° 9

Contenido:

- 1. Proyecto tipo A
“INTEGRACIÓN DE LA
PLANIFICACIÓN DEL
TRANSPORTE”**
Página 2
- 2. Proyecto tipo A
“ENTRENAMIENTO DE
CONDUCTORES DE
AUTOBÚS”**
Página 2
- 3. El proyecto GTZ SUTP amplia
su perspectiva para incluir a
Latinoamérica y el Caribe**
Página 4
- 4. Deficiencias y potenciales de la
cooperación en red en el marco
del programa URB-AL**
Página 5
- 5. Fechas y eventos en el
programa URB-AL**
Página 8
- 6. Humor**
Página 8

Este documento se ha realizado sin la asistencia financiera de la Unión 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 Unión Europea.

Estimados amigos y colegas de la Red URB-AL No. 8:

En la edición presente de nuestro boletín de la Red 8 quisieramos informarles otra vez sobre las actividades y los resultados des dos proyectos comunes ya concluidos: Mientras el proyecto coordinado por la Municipalidad de Arequipa (terminado en diciembre 2004) ha tratado la cuestión de la integración de la planificación del transporte en la planificación urbana, el proyecto coordinado por la Asociación Regional de Stuttgart (terminado sólo recientemente) se dedicó a elaborar las bases para el establecimiento de sistemas exigentes de entrenamiento de choferes de autobús para las ciudades de Europa y América Latina.

Además de los cinco proyectos aún activos (de un total de 10 en nuestra red), hay diferentes iniciativas para proyectos tipo B que todavía pueden ser presentados en las últimas dos convocatorias de la fase II del programa URB-AL.

Este hecho – y también la participación intensa de los participantes de los proyectos comunes en la encuesta realizada en los meses pasados – muestra claramente el gran interés de las ciudades miembros de Europa y América Latina en una continuación y hasta ampliación de las actividades de cooperación transnacional en nuestra red de ciudades “Control de la movilidad urbana”.

Para cumplir esta meta quisiera invitar a todos los miembros de la Red 8 de hacer sus aportes con sus ideas y actividades para hacer de nuestra red transnacional de ciudades un instrumento independiente, permanente y eficiente de intercambio de experiencias y también de la articulación concertada de los intereses municipales en el área del transporte sostenible.

Ing. Ulrich Steimer
Departamento de Infraestructura del Tráfico



1. Proyecto tipo A “INTEGRACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE”, Municipalidad de Arequipa, Peru

César Luque Arróspide, Municipalidad de Arequipa
cluque@muniarequipa.gob.pe

Página web del proyecto:

<http://www.muniarequipa.gob.pe/URBAL/urbalm.htm>



Título completo del proyecto:
„Integración del transporte y del planeamiento urbano en el marco de la sostenibilidad y de las Agendas 21 Locales“

El proyecto fue realizado bajo la coordinación de la Municipalidad de Arequipa desde abril 2002 hasta diciembre del 2004. Se han organizado dos reuniones de trabajo en Arequipa cuyos resultados han sido resumidos y publicados online en dos tomos para su mayor difusión. Los dos libros están disponibles en las lenguas español, portugués, inglés y alemán. Pueden ser descargadas de la página web arriba indicada.



Considerando la temática principal del proyecto de lograr un sistema de transporte urbano sostenible a través de la concertación temprana de los objetivos de la planificación urbana y de la planificación del tráfico, el proyecto ha perseguido las siguientes metas:

- Intercambio de experiencias sobre soluciones para problemas de transporte en áreas históricas y centrales así como en la perifería urbana;
- Análisis de las posibilidades de gestionar el desarrollo urbano a través de sub-centros, corredores viales (especialmente para sistemas de autobús tipo tronco alimentado) y anillos viales;
- Análisis del potencial para una mayor consideración de sistemas intermodales de transporte.

En el marco de este intercambio de experiencias técnicas se pudo notar que se pueden clasificar las municipalidades participantes en tres grupos según sus competencias de gestionar el transporte urbano:

1. Ciudades europeas con sistemas de transporte urbano altamente modernos y una fuerte competencia de gestión del transporte;
2. Ciudades del sur del Brasil y de México con sistemas de transporte relativamente desarrollados en base de sistemas de autobús sofisticados;
3. Otras ciudades latinoamericanas con una mayor necesidad de modernización de sus sistemas de transporte urbano.

Además de la transferencia y del desarrollo en conjunto de know-how práctico en el área de gestión del transporte, el proyecto persiguió el objetivo de averiguar las condiciones institucionales ideales para la implementación de una planificación y gestión del transporte integrados y para la concientización de los tomadores de decisiones políticas.

Terminando el proyecto los participantes expresaron el deseo de implementar los resultados del proyecto y de seguir con medidas concretas que exigen mayores inversiones. Este paso ayudaría a elevar la aceptación política y la percepción de las soluciones desarrolladas en el marco del proyecto URB-AL. Lamentablemente, estas medidas podrían ser realizadas sólo parcialmente en el marco de un proyecto tipo B. Por esta razón la Municipalidad Provincial de Arequipa sugiere que se genere una conexión más fuerte entre los proyectos URB-AL para el intercambio de experiencias con otro tipo de proyecto para mayores inversiones que podría ser establecido dentro o fuera del marco del programa URB-AL.

2. Proyecto tipo A “ENTRENAMIENTO DE CONDUCTORES DE AUTOBÚS”, Asociación Regional de Stuttgart, Alemania

Manfred Kreisner, Asociación Regional de Stuttgart
kreisner@region-stuttgart.org

Página web del proyecto:

www.busdriver-training.info



Título completo del proyecto:
„Entrenamiento de conductores de autobús utilizando nuevas tecnologías para mejorar la seguridad, la economía de combustible y la protección del medio ambiente“

Según un estudio realizado por la institución alemana DEKRA en el año 2000 más de 75% de los accidentes de autobuses en Alemania son causados por fracaso humano. El proyecto URB-AL coordinado por la Asociación Regional de Stuttgart se concentró exactamente en esta parte más débil de

la cadena de seguridad „hombre – tecnología – organización”, en el conductor de autobuses.

Guía para la capacitación de conductores

Uno de los resultados del proyecto es el guía para el entrenamiento de conductores. Constituye la base para los once socios del Brasil, Colombia, México, Italia y Alemania para capacitar los choferes de autobuses en las formas seguras y económicas de conducir. También ofrece la posibilidad de establecer una certificación estandarizada de los conductores.

Pero primero miremos un poco al pasado: Al principio se hizo un análisis detallado de las condiciones básicas en los países de los socios. Se sistematizaron informaciones sobre la importancia del transporte por autobús como parte del sistema de transporte público urbano. Además se coleccionó y analizó las informaciones disponibles sobre el entrenamiento de conductores y programas de capacitación profesional en el área. El resultado: El marco jurídico y el nivel de los programas de capacitación de choferes de autobús (que no existen en todos los países) varían mucho entre los distintos países. Tanto mayor es la importancia del reglamento reciente de la Unión Europea para establecer un estandar concreto del nivel de capacitación de conductores de autobús para todos los países miembros de la Unión Europea. La experta brasileña de transporte Natália Martins Gonçalves (Criciúma) está convencida que este reglamento podría ser transferida en ley municipal en todo el Brasil.



Foto 1: Participantes del proyecto en el centro de capacitación de la empresa Combust Training Ltda. en Böblingen, Alemania

Capacitación de conductores computarizada

Después de haber analizado la situación inicial, se concretizaron los contenidos y la transferencia de know how en el proyecto. Durante el primer seminario organizado en Junio 2004 en la región de Stuttgart los 18 participantes pudieron experimentar en la práctica como puede ser estructurada una capacitación integral de conductores de autobús en la base de nuevas tecnologías

didácticas. Se utilizó el CBT (computer based training – entrenamiento computarizado) que ha sido desarrollado por Combust Training Ltda. en Böblingen con el apoyo de la Unión Europea y del Estado alemán de Baden-Württemberg. Los diferentes módulos del CBT son interactivos y multimediales. Los conductores son motivados a realizar el entrenamiento a través de animaciones 2D y 3D, de secuencias de video del trabajo cotidiano como conductores y a través de la simulación computarizada de la conducción. Los contenidos consideran aspectos de la conducción segura y económica como frenar, pilotar, acelerar y velocidad. Además de esto, la agenda virtual de aprendizaje contemplaba otros módulos al rededor de la conducción económica y de la reacción en situaciones especiales de peligro. Los participantes del proyecto tanto pasaron por una parte de esta capacitación teórica como por un entrenamiento real en una pista especial de entrenamiento.



Foto 2: Participantes del proyecto en frente de un autobús de entrenamiento

En el segundo seminario, organizado en abril del 2004, la empresa Mercedes Benz hizo una demostración en frente del estadio de futbol de Querétaro, México, como un autobús puede parar de forma segura en una curva gracias al sistema anti-bloqueo. En este seminario los participantes se concentraron en los aspectos concretos de la capacitación de conductores de autobús y en el análisis de las condiciones básicas para la implementación de los resultados del proyecto en los países de los socios.

Visitando la empresa „Flecha Amarilla“, los participantes conocieron un ejemplo muy impresionante de la capacitación y del entrenamiento de choferes de autobús. Anka Veronika Badurina del Gobierno del Estado de Querétaro confirmó que esta empresa de autobuses con casi 10.000 empleados constituye un caso modelo para todo el México. Ya que el Gobierno federal de México no dispone de los recursos necesarios para introducir una certificación común para todo el país, en primer lugar tiene que trabajar en el establecimiento de

estándares mínimos para los centros de capacitación ya existentes. Como los participantes del proyecto pudieron experimentar, este estándar ya está bastante alto en el caso de “Flecha Amarilla”. Un departamento propio se dedica exclusivamente a la capacitación y el entrenamiento de los choferes de autobús quienes tienen que someterse a los cursos de entrenamiento periódicamente según una agenda preestablecida.

Instrumentos para los multiplicadores

Y ¿cómo se hace para transferir los conocimientos de los participantes que son multiplicadores en sus administraciones locales y regionales a los conductores? Todos estaban de acuerdo de que en el proceso de la implementación hay que tomar en cuenta las condiciones locales de los diferentes países. Y para que esto pueda ser realizado más fácilmente, se han generado varios instrumentos en el marco del proyecto: Listas de chequeo, carteles informativos, el guía de capacitación, una traducción española del CD interactivo de aprendizaje y una página web: www.busdriver-training.info.



Foto 3: Página web “bus driver training”

La plataforma en el internet será un medio de gran importancia para la implementación de los resultados del proyecto. También se ha logrado un valor agregado a través de la cooperación con la Sociedad Alemana de Cooperación Técnica – GTZ: En el manual más reciente sobre el tema “economizar combustible” se ha mencionado el proyecto URB-AL “capacitación de conductores de autobús”. La GTZ disemina este manual por todo el mundo.

El coordinador del proyecto, Manfred Kreisner de la Asociación Regional de Stuttgart concluye: „El trabajo en conjunto en el proyecto, el intercambio de experiencias y la red así formada son los resultados más importantes y más preciosos de nuestra labor.“

3. El proyecto GTZ SUTP amplía su perspectiva para incluir a Latinoamérica y el Caribe

Carlos F. Pardo, coordinador del proyecto SUTP



carlos.pardo@sutp.org

SUTP ha trabajado en el tema de transporte sostenible por más de dos años en Asia, y desde Septiembre del 2005 se expandirá a Latinoamérica y el Caribe. Las tareas principales durante los primeros años del proyecto en Asia incluyeron el desarrollo de una página web, crear y traducir módulos del Texto de referencia para formuladores de políticas, desarrollo de material de entrenamiento y cursos, al mismo tiempo que la implementación de proyectos piloto.

¿Qué es el proyecto SUTP?

El proyecto es una alianza entre la agencia de cooperación alemana GTZ, la municipalidad de Bangkok (BMA), CITYNET y la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas (UNESCAP) que busca ayudar a ciudades en desarrollo a conseguir sus metas de transporte sostenible, a través de la diseminación de información sobre experiencia internacional y trabajo específico con ciudades particulares.

Para desarrollar sus objetivos, el proyecto trabaja en los siguientes temas:

- Orientación Institucional y de Políticas
- Planificación del uso de suelo y manejo de demanda
- Transporte público, caminar y bicicletas
- Vehículos y combustibles
- Impactos a la salud y al ambiente

La mayoría de estos temas se centran o implican la promoción de “cambios modales”, esto es, promover alternativas al uso de vehículos motorizados privados. El proyecto busca promover modos de transporte ambientalmente sostenibles y económicamente eficientes, tales como transporte público, caminar y transporte no motorizado, como alternativas al automóvil y las bicicletas.

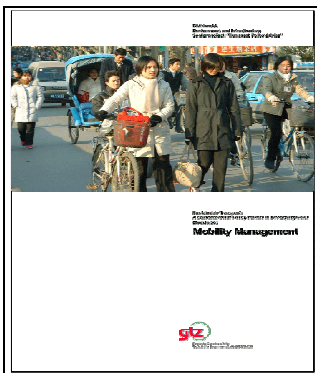


Página web SUTP: Desarrollo y difusión

La página web (www.sutp.org) es uno de los puntos de difusión de mayor importancia para el proyecto. Una tarea larga ha sido su desarrollo y la organización de su diseño, contenido y material disponible. La página actual incluye los siguientes componentes:

1. Noticias relacionadas con el proyecto
2. Sección de eventos mundiales
3. últimas noticias en periódicos de la región
4. Sección de “download” con documentos del Texto de referencia, material de entrenamiento y otras publicaciones (registro gratuito es necesario)
5. Links web de transporte organizados por temas
6. Subpágina de BRT

Texto de referencia de transporte sostenible y material de entrenamiento



A Una segunda tarea del proyecto ha sido el desarrollo de un *Texto de referencia sobre transporte sostenible para formuladores de políticas públicas en ciudades en desarrollo* compuesto por 22 módulos que describen los temas principales del texto de referencia. Éste

también ha sido traducido a varios idiomas, y existen traducciones completas a chino y español.

Para complementar estos módulos, el proyecto ha desarrollado *material de entrenamiento* para transporte no motorizado, normas y planificación de buses y Transporte público masivo. Este material incluye un libro detallado y varios documentos de apoyo, fotos y videos en relación con este tema.

Expansión a latinoamerica y el caribe

Dado que gran parte del material del proyecto está disponible en español, el proyecto comenzará su primer capítulo en latinoamérica y el caribe en septiembre del 2005, para lograr difusión de sus recursos en este continente. Desde Bogotá (Colombia), las actividades iniciales incluirán traducción de la página web y difusión del texto de referencia y el material de entrenamiento entre actores interesados, y de ser posible la implementación de proyectos pilotos sobre transporte sostenible en varias ciudades durante el 2006.

4. Deficiencias y potenciales de la cooperación en red en el marco del programa URB-AL

Rainer Rothfuss, Coordinación de la Red No. 8
urb-al-stuttgart@web.de

Desde finales de abril hasta principios de junio del 2005 se realizó una encuesta en la Red URB-AL No. 8 “Control de la movilidad urbana” para dar la posibilidad al los participantes de los diez diferentes proyectos comunes de nuestra red de evaluar desde su perspectiva la eficacia de los proyectos comunes y de indicar los problemas específicos de la cooperación en los proyecto y de la implementación local de los resultados así como para formular propuestas para la mejora de los reglamentos del programa URB-AL. Como los resultados de la encuesta son muy comprensivos se los presenta a los socios de la red en dos diferentes partes en la presente edición no. 9 del Newsletter “Control de la movilidad urbana”, así como en la próxima (no. 10) que saldrá en octubre.

Entre las 128 personas contactadas 70 respondieron el cuestionario. Esto significa que se ha alcanzado una cuota de respuesta sorprendentemente alta de 55% (tanto para los socios de América Latina como de Europa). Como encuestas realizadas a través de correo electrónico generalmente sólo logran una cuota de respuesta de entre 15 y 20%, ya se puede concluir sólo de este indicador que la Red No. 8, por lo menos en cuanto a las 48 ciudades (del total de los 183 ciudades miembros de la Red No. 8) que participan en los proyectos comunes, constituye una red muy activa y dinámica.

Los resultados de la encuesta también sirven como punto de referencia para saber mejor en que dirección la coordinación de la red debe orientarse en el futuro. Así la pregunta “Cuán bien fue Usted informado/a

sobre los resultados de otros proyectos [...] y de otras redes temáticas [...]?” reveló importantes deficiencias en la comunicación interna pero aún mayores en la transferencia de informaciones entre las diferentes redes temáticas (figura 1). En una escala de 0 (de ningún modo) a 10 (muy bien) los socios europeos evaluaron su grado de información con 4.0 con respecto a los otros proyectos de la misma red (socios latinos 4.5) y con sólo 2.3 en cuanto a los resultados de las otras 12 redes temáticas del programa URB-AL (socios latinos 3.0).

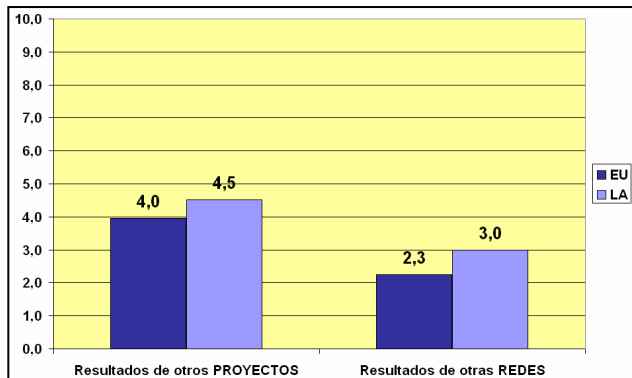


Fig. 1: Información de los participantes de proyectos

La diseminación de los resultados de los proyectos entre las diferentes redes temáticas es en primer lugar la tarea de EuropeAid (por ejemplo a través del boletín trimestral „URB-AL Info“, disponible bajo <http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/urbal/index.es.htm>). Desde hace poco tiempo la Oficina de cooperación EuropeAid es respaldada por el „Centro de Documentación URB-AL“, ubicado en Málaga, en el sur de España (<http://www.omau-malaga.com>). Pero la estrategia de diseminación todavía parece ser demasiado pasiva. Así falta, por ejemplo, la posibilidad del intercambio directo de experiencias en el marco de grandes conferencias entre las diferentes redes temáticas para todos los socios URB-AL.

También para la coordinación de la Red No. 8 las posibilidades para diseminar los resultados de los diez diferentes proyectos comunes son limitadas: Desde enero 2003 hasta ahora no ha sido posible de organizar más reuniones anuales para todos los socios. Desde noviembre del 2004 la Municipalidad de Stuttgart por lo menos ha reactivado las funciones básicas de coordinación de la red, así que se puede esperar una intensificación de los flujos de informaciones dentro de la red: Actualización incremental y extensión de la página web de la red como plataforma común de información (www.stuttgart.de/europa/urb-al), creación de un foro de discusión en el internet (<http://groups.yahoo.com/group/URB-AL-Stuttgart>), edición del Newsletter y de los R8-NEWS etc. Sin

embargo, al largo plazo hay que desarrollar una perspectiva concreta para la nuestra red de ciudades que también implique nuevas reuniones para todos los socios de la red.

En esta edición del Newsletter queremos presentarles en primer lugar las respuestas de los participantes de los proyectos en cuanto a las críticas del programa URB-AL y de sus proyectos así como las propuestas personales de mejoramiento. Por causa del gran número de las diferentes respuestas aquí sólo podemos documentar aquellos puntos que han sido mencionados con más frecuencia (el número de personas que ha dado la misma respuesta está en paréntesis).

Pregunta: “¿Qué crítica Ud. con relación al programa URB-AL, a las redes de ciudades y a los proyectos?”

Reglas demasiado rígidas, burocráticas y poco flexibles en el programa URB-AL (15)

Demasiado pocos recursos financieros y falta de continuidad en el programa URB-AL (13)

Deficiencias en la coordinación de la Red No. 8 (10)

Falta de continuidad política y de personal, sobre todo en cuanto a las autoridades locales de América Latina, poniendo en peligro los proyectos (9)

Deficiencias en la gestión del programa URB-AL por parte de EuropeAid (8)

La profundización de los contactos entre los miembros de la red no es suficiente, hay demasiado pocas reuniones de la red, demasiado poco tiempo para el trabajo en conjunto y para el intercambio de experiencias (7)

Pregunta: “¿Cuáles propuestas tiene Usted para el mejoramiento de las condiciones, de la organización y de la estructura de los proyectos URB-AL así como de las redes URB-AL?”

Intensificar el intercambio entre los miembros dentro de una red y entre diferentes redes temáticas a través del uso mayor del internet, de foros de discusión, de conferencias de video, de proyectos y reuniones anuales con socios de diferentes redes (9)

Intensificar la información de los miembros de la red sobre resultados de los proyectos y de las otras redes, así como sobre posibilidades de participación en nuevas iniciativas de proyectos (7)

Continuación de las reuniones anuales de la red y organización más frecuente de reuniones de trabajo para el intercambio de experiencias intergrando y

concientizando también a los tomadores de decisiones políticas (7)

Continuación del programa URB-AL, financiación de la coordinación de la red y de más proyectos (6)

Para lograr una mayor institucionalización del know how adquirido, las ciudades miembros deberían ser representadas a través de su personal técnico en vez de representantes políticos o subcontratados que cambian con el próximo cambio de gobierno (4)

Administraciones locales provenientes de países pobres deberían beneficiarse de una contribución financiera menor del 30% y de subsidios adicionales para la participación en las reuniones anuales (4)

Pregunta: “¿Desde su punto de vista, cuáles son los beneficios del programa URB-AL para Usted personalmente?”

Aumento del know how personal, capacitación y desarrollo profesional (36)

Informarse sobre los problemas, las experiencias y las mejores prácticas de otros países (23)

Contactos y amistades personalmente enriquecedores con personas de otros países y de otras culturas (19)

Nuevos contactos y cooperación inter-cultural con representantes municipales de otros países (13)

Ampliación del horizonte personal y profesional (10)

Ampliación de las experiencias en cooperación internacional y de las competencias inter-culturales (9)

Pregunta: “¿Desde su punto de vista, cuáles son los beneficios del programa URB-AL para su ciudad / institución?”

Conocer e implementar ejemplos de buenas prácticas municipales de otros países (19)

Facilitación de la cooperación internacional, de experiencias y contactos que normalmente serían difíciles de alcanzar (18)

Capacitación técnica de los empleados municipales a través del conocimiento de las situaciones de ciudades en otros países (14)

Publicidad a nivel internacional para la propia ciudad / institución (10)

Desarrollar nuevas visiones y ampliar el horizonte para la ciudad / institución (6)

Aumento de la eficiencia en las administraciones locales a través de la familiarización con nuevas formas de gestión y organización (5)

Como lo muestran las dos preguntas anteriores, a pesar de las críticas mencionadas acerca del programa y los proyectos comunes, los participantes entrevistados de los proyectos estiman el gran valor de la cooperación con otras administraciones locales en el marco de la red transnacional de ciudades. Como lo muestra la figura no. 2 existe casi unanimidad en cuanto a la pregunta si el programa URB-AL debe ser continuado: En una escala de 0 (de ningún modo) a 10 (muy fuertemente) los participantes europeos de los proyectos comunes manifestaron un grado de interés de 8.2 y los latinoamericanos de hasta 9.6.

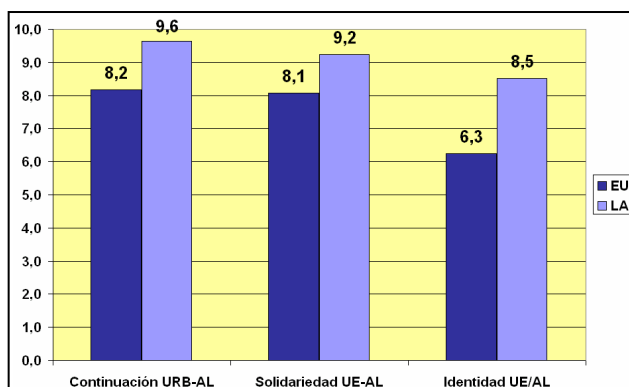


Fig. 2: Continuación, Solidariedad, Identidad

Con referencia a la pregunta si la participación en el programa URB-AL ha aumentado la percepción personal de la importancia de la solidaridad entre ambos continentes se logró valores casi así altos como los anteriores: En el caso de los europeos esta percepción aumentó con un grado de 8.1 en la escala de 0 a 10 y para los latinos inclusive por un grado de 9.2. Sin embargo, los participantes europeos evaluaron el grado de aumento de su identidad europea a través de la participación en el programa URB-AL con sólo 6.3. Los socios latinoamericanos por su parte juzgan más fuertemente (con un valor promedio de 8.5 en la escala de 0 a 10) el aumento de su identidad latina a través de la cooperación en esta red transnacional de ciudades.

De todas maneras el programa URB-AL constituye una forma de cooperación nueva y bastante innovadora que abre a las administraciones locales de Europa y América Latina la oportunidad de establecer contactos directos y de desarrollar procesos de cooperación más intensos lo que antes era muy difícil de lograr. Actualmente las 13 redes temáticas están enfrentando el desafío inmenso de superar la dependencia unilateral de los subsidios de la Unión Europea y de explorar nuevos campos de actividades y posibilidades de financiamiento para garantizar así una nueva perspectiva permanente con beneficios mutuos para la cooperación en red entre las municipalidades europeas y latinoamericanas.

5. Fechas y eventos en el programa URB-AL

5 – 7 de octubre 2005, Valparaíso, Chile

Reunión final de la Red No. 14 “Citizen safety in the city”

Coordinación: Municipalidad de Valparaíso

Contacto: red14@urbalvalparaiso.cl
<http://www.urbalvalparaiso.cl>

14 – 15 de octubre 2005, Málaga, España

Fifth annual meeting of Network No. 6 “City and environment”

Coordinación: Ayuntamiento de Málaga

Contacto: red6@urbalmalaga.com
<http://www.urbalmalaga.com>

2 – 4 de noviembre 2005, Bremen, Alemania

Reunión final de la Red No. 13 „Ciudad y sociedad de información”

Coordinación: Municipalidad de Bremen

Contacto: urb-al@bremen.de
<http://www.bremen.de/urb-al>

Entrega de propuestas de proyectos tipo B en el programa URB-AL a EuropeAid:

31 de octubre de 2005, Bruselas, Bélgica

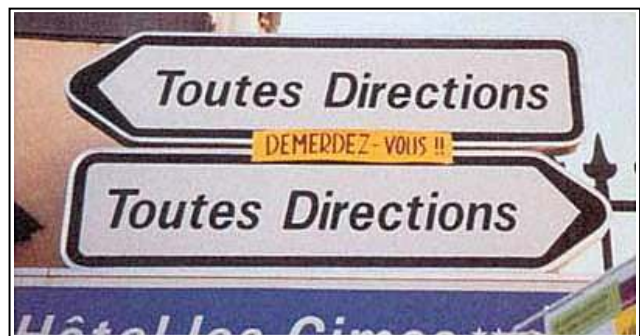
Las propuestas de proyectos tipo B deben llegar hasta las 16:00 (hora local) a la Oficina de Cooperación EuropeAid

Contacto: europaaid-urb-al@cec.eu.int
http://europa.eu.int/comm/europaaid/projects/urbal/callproposals/callprop_es.htm

6. Humor



Lógica italiana



Lógica francesa



Lógica alemana