



## Historia de tres ciudades: renacimiento urbano en América Latina

**Curitiba inventó buses que funcionan como trenes. Quito reinventó el centro. Río de Janeiro logró transformar *favelas* en barrios formales. Tres proyectos respaldados por el BID inspiraron un renacimiento urbano en cien ciudades de América Latina**

El cambio es notable en Bogotá, impacta en Ciudad de México. Es visible en Ciudad de Guatemala, Lima, Montevideo y Santiago. Y no se queda sólo en las capitales. Se nota en Guayaquil, São Paulo, Mérida, Porto Alegre, Medellín, Cuenca, Guadalajara, Monterrey, Cartagena o Veracruz.

Las ciudades de la región son muchas y muy distintas, pero están viviendo una historia común de renacimiento urbano basado en nuevas redes de transporte público, recuperación de cascos históricos y mejoramiento de barrios con participación de sus vecinos.



Una veintena de ciudades latinoamericanas han puesto en marcha proyectos urbanos de alto perfil en los últimos años. Obras en construcción y proyectos en marcha en otras 20 ciudades comenzarán a cambiarle la vida a la gente este año y el próximo.

---

**En Curitiba, los pasajeros usan estaciones elevadas para abordar los buses articulados.**

---

Otro elemento común es el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), presente en la mayoría de estos proyectos. Pero el BID ha sido más que una fuente de recursos financieros: identificó tempranamente estas tres áreas clave de inversión y buscó oportunidades para ponerlas en práctica en la región, gracias a su participación en tres experiencias pioneras.

La ola de cambio ha llegado a las ciudades grandes, pero no se detendrá allí. "Hay una enorme demanda proveniente de ciudades de tamaño intermedio", explica Eduardo Rojas, experto en desarrollo urbano del BID, "que pueden resolver sus problemas a menor costo que las grandes urbes y con resultados más



rápidos". Solamente en Brasil, agrega, hay unos 300 municipios con capacidad de financiar proyectos de este tipo.

Hoy la mayoría de los proyectos del renacimiento urbano en marcha en la región se inspiran en una de tres experiencias que el BID comenzó a apoyar hace 15 años: Curitiba, Quito y Río de Janeiro. Desde enero de 2000 hasta abril de 2009, el BID ha dado financiamiento a más de 150 proyectos de ciudades y 50 proyectos de mejoramiento de barrios.

## **Buses como trenes**

Curitiba, capital del estado brasileño de Paraná, lanzó su [Rede Integrada de Transporte \(RIT\)](#) a fines de los años setenta, con buses rojos de tres cuerpos que le dieron celebridad instantánea. Hasta 2000 fue la única ciudad latinoamericana con buses de tránsito rápido.

[Jaime Lerner](#) impulsó la RIT de Curitiba durante su primer período como alcalde. La ciudad había recibido fondos federales para construir un tren subterráneo, pero a Lerner no lo convencía la idea de gastar millones cavando túneles que iban a dejar las calles intransitables durante años. Y dio con una solución inédita: construir un sistema que funcionara igual que un metro, pero usando buses articulados de varios cuerpos en lugar de trenes, con carriles propios de circulación exclusiva y estaciones elevadas.

La red fue bien recibida por el público y por la crítica y nació un nuevo concepto urbanístico: buses rápidos que transitan por pistas de circulación exclusiva.

El BID se convirtió en socio de la iniciativa en 1995, cuando la ciudad anunció el ambicioso nuevo proyecto Transporte Urbano de Curitiba, que expandiría la cobertura y mejoraría el servicio de su red de buses. El BID ayudó a financiar el proyecto con un préstamo de US\$120 millones.





## **Bus del sistema de transporte masivo TransMilenio en Bogotá.**

vías exclusivas y

En diciembre de 2000, Bogotá inauguró su sistema metropolitano de transporte masivo [TransMilenio](#), inspirado en la experiencia de Curitiba. TransMilenio es hoy el sistema de buses de tránsito rápido más usado del mundo, con 1,4 millón de pasajeros diarios, y también el más extenso, con 88 kilómetros de sistemas integrados de alimentación.

“Bogotá mostró al mundo que es posible tener rendimientos similares al metro a una fracción del costo y con esquemas efectivos de alianzas público-privadas”, comentó Darío Hidalgo, director de desarrollo de nuevos negocios del Centro de Transporte Sostenible del World Resources Institute, un centro de investigación (*think tank*) de Washington que ha asesorado casi una decena de proyectos parecidos en América Latina.

Y el proyecto bogotano sigue creciendo. En mayo de 2009, el BID aprobó un préstamo por US\$10 millones para un proyecto de mejoramiento del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP), la entidad que coordina los planes de desarrollo de TransMilenio, el metro, y la red de trenes metropolitanos de la ciudad.

TransMilenio se ha convertido en referencia mundial. El [Metrobús de Ciudad de México](#), inaugurado en 2005, consiguió en dos años una de las tasas de productividad más altas de todos los sistemas de buses de tránsito rápido, 3.000 pasajeros por bus/día. Y el Instituto Nacional de Ecología, una organización no gubernamental mexicana, ha documentado que el Metrobús produce ahorros por productividad superiores a US\$15 millones anuales desde 2006.

Las redes de buses de tránsito rápido no están exentas de desafíos. Su integración al resto del transporte público puede quedar trunca, y las nuevas pistas para buses entran a veces en conflicto con la trama de calles y avenidas de en la ciudad.

Pero los buses de tránsito rápido ya se han instalado en muchas urbes de la región. Sumando los proyectos en construcción a los ya inaugurados, habrá buses como trenes transportando pasajeros en más de 30 ciudades latinoamericanas, incluyendo Guadalajara, Santiago, Monterrey, Guayaquil, Mérida y Ciudad de Guatemala.



**Volver**

**al**

**centro**

Con el [proyecto de rehabilitación del centro histórico de Quito](#), la capital ecuatoriana tuvo un plan ambicioso: lograr que el centro histórico volviera a ser el corazón de la ciudad. El proyecto recibió US\$41 millones del BID en 1994, y su éxito cambió para siempre lo que significa restaurar edificios y preservar el patrimonio urbano.

Visionario fue también Rodrigo Paz, el alcalde que le cambió el rostro a Quito. Hasta comienzos de los años noventa, todos los proyectos de preservación del patrimonio histórico repetían la misma fórmula: conseguir donaciones privadas para restaurar edificios emblemáticos y convertirlos en museos. Los edificios volvían a brillar, pero la operación los dejaba inhabitables.

El alcalde Paz propuso un cambio de paradigma: ver a los edificios patrimoniales como protagonistas cotidianos de la vida urbana.

Para ello, había que identificar la demanda ciudadana, entablar un diálogo con las empresas privadas y las organizaciones de la sociedad civil, convertirlos en socios de los proyectos. "La idea es dar uso al centro histórico como una parte viva de la ciudad, y no como un museo aislado", explica Rojas.

Quito impulsó la creación de una empresa de capital mixto como promotora de la revalorización de activos urbanos. Esa empresa hizo alianzas con inversionistas y organizaciones de la sociedad civil, desde inversionistas inmobiliarios y constructoras a grupos sociales y religiosos. El ejemplo de la capital ecuatoriana cundió en México, donde el fondo fiduciario para la recuperación del inmenso Centro Histórico de la capital es encabezado por el magnate Carlos Slim.

Entre las ciudades que han restaurado sus centros históricos con un enfoque integral al estilo de Quito están Montevideo, Ciudad de Guatemala, Cartagena, Veracruz, Valparaíso y Cuenca.

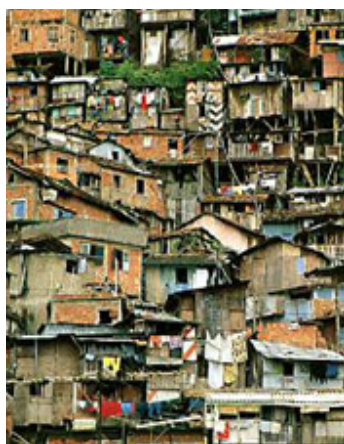
En Brasil, el gobierno federal incorporó a los estados y a los municipios a la gestión del patrimonio urbano. Tan sólo en este país hay 24 ciudades que están recuperando o planeando recuperar sus viejos cascos coloniales con financiamiento de un programa federal que cuenta con recursos del BID.



En México, una donación del BID está financiando estudios de factibilidad para lanzar proyectos similares en siete ciudades: Monterrey, Colima, Chihuahua, Cuernavaca, Guadalajara, Oaxaca y Pachuca.

## Las ciudades invisibles

La tercera ola del renacimiento urbano de América Latina surge de proyectos que extienden la infraestructura y los servicios públicos a los barrios marginales, integrándolos al tejido de la ciudad formal.



En 1995 Río de Janeiro lanzó *Favela-Bairro*, el primer [programa de mejoramiento urbano para favelas](#), que apuntó a sacar de la marginalidad a vecindarios precarios al convertir a sus propios pobladores en agentes de cambio.

El [proyecto](#), que partió con US\$180 millones del BID y recibió un segundo crédito por la misma suma cinco años más tarde, ha sido destacado como [caso ejemplar](#) por el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Cuando se lanzó la [segunda etapa del proyecto](#) en 2000, *Favela-Bairro* ya era marca de exportación.

### Las favelas de Río de Janeiro.

Conforme al proyecto fluminense, se abrieron calles y se crearon parques, se extendieron servicios básicos como agua potable, cloacas, drenajes, recolección de basura y alumbrado público, además de construir escuelas y salas cuna y ofrecer otros servicios sociales para combatir la violencia doméstica o el abuso de alcohol y drogas.

El programa se realizó con la participación de los mismos vecinos, contratados como promotores comunitarios y capacitados por la municipalidad en ordenamiento urbano, conservación de calles, salud, e intermediación de conflictos y facilitación de las relaciones barriales. La participación permitió reducir la violencia, los robos y el crimen general. "No necesitamos buscar muy lejos para encontrar lo que necesitábamos: la gente nos dijo qué quería", cuenta José Brakarz, un urbanista carioca que lideró el equipo del BID en el proyecto.



*Favela-Bairro* se convirtió pronto en modelo para otras ciudades. Barrios pobres de Ciudad de Guatemala y Salvador, en el estado brasileño de Bahía, lograron nueva clasificación de sus viviendas, mientras que pueblos jóvenes de Lima fueron reubicados en barrios con servicios básicos. La participación comunitaria ha permitido detener tomas de terrenos y mejorar las condiciones sanitarias; en Caracas, el microcrédito ayuda a las familias a mejorar sus propias viviendas.

En algunos casos, el sector privado también está jugando un papel clave. En El Salvador, la empresa inmobiliaria ARGOZ ofrece a familias de bajos ingresos la oportunidad de arrendar y adquirir a plazos terrenos en las afueras de las ciudades y los asesora en el cabildeo de autoridades y empresas de servicios públicos para lograr la extensión de la infraestructura urbana a sus nuevos vecindarios. Más de 300.000 familias han logrado convertirse en propietarias mediante este programa.

Incorporar barrios marginales al mapa urbano, impulsar ciclovías, remodelar propiedades devaluadas, adquieren más valor cuando los vecinos —ciudadanos, organizaciones, empresas— hacen propias las iniciativas. “Involucrar a todos los actores sociales hace sostenible un proceso de recuperación”, concluye Eduardo Rojas.

## **Historia de cien ciudades**

Tanto se han multiplicado los proyectos urbanos inspirados en Curitiba, Quito o Río de Janeiro, que ya casi no quedan ciudades grandes disponibles: el modelo se ha usado en todas las urbes donde tenía sentido hacerlo.

Los urbanistas del BID están enfocados en la enorme demanda proveniente de ciudades de tamaño intermedio, que han estado creciendo al punto de tener problemas de congestión de tránsito y donde han comenzado a aparecer barrios marginales, pero que tienden a estar siempre en segunda prioridad a la hora de participar en proyectos urbanos impulsados por los gobiernos nacionales.

La respuesta, una vez más, se halló en Brasil, donde hay 650 municipios con entre 50.000 y un millón de habitantes. La mitad de ellos tiene capacidad de endeudamiento suficiente para emprender este tipo de proyectos.



A fines de 2006 el BID aprobó el [programa \*Procidades\*](#), una línea de crédito de US\$800 millones para dar financiamiento directo a municipalidades brasileñas en sus proyectos de desarrollo urbano, incluyendo transporte público, integración de barrios marginales y rehabilitación de centros históricos.

Hasta la fecha, el programa ha dado financiamiento a proyectos urbanos de ocho municipalidades por un total de US\$175 millones (ver recuadro) y otras tantas debieran aprobarse este año.

El modelo de *Procidades* puede llevar el renacimiento urbano a cientos de ciudades de menor tamaño en la región y es también un caso modelo de [descentralización](#), otra prioridad estratégica del BID. "Combina todo lo que hemos hecho y ya sabemos hacer", concluye Rojas.

---

### **Las ciudades de *Procidades***



La línea de crédito de US\$800 millones que aprobó el BID en octubre de 2006 para apoyar directamente a las municipalidades de Brasil, conocida como *Procidades*, fue proyecto emblema del Banco en un foro mundial sobre la eficacia de la ayuda al desarrollo realizado en Accra, Ghana, en septiembre de 2008.

---

#### **Morro São Jose.**

Desde su aprobación a fines de 2006 hasta mayo de 2009, *Procidades* había destinado US\$175 millones a proyectos de desarrollo urbano en ocho municipalidades brasileñas: Toledo, Maringá y Ponta Grossa en el estado de Paraná; Vitória en el estado de Espírito Santo; Belford Roxo, Niterói y Nova Iguaçu, en Río de Janeiro; y Campo Grande en Mato Grosso do Sul.

Otras seis ciudades están a punto de recibir financiamiento a mediados de 2009. Cinco de Catanduva en el estado de São Paulo, Duque de Caxias en Río de Janeiro, São Luís en Maranhão, Aracaju en Sergipe y Manaus en el estado de Amazonas.



La sexta ciudad que recibirá financiamiento del BID este año a través de *Procidades* hace pensar que el círculo virtuoso del renacimiento urbano ha dado la vuelta completa. Se trata de Curitiba.