



Mesa: Planeación urbana para generar salud

2DO CONGRESO INTERNACIONAL

CIUDADES +humanas

LA PAZ B.C.S.



CÓMO VAMOS LA PAZ
OBSERVATORIO CIUDADANO

Mesa: Planeación urbana para generar salud

Moderadora: Arq. Laura Janka Zires – Somoslocal, Plataforma de Espacio y Vida Pública

Hoy en día el fenómeno de la urbanización plantea revisar las enfermedades y los temas de mortandad, en Latinoamérica y el Caribe el 80% de las personas vivimos en ciudades y nos hace tener similitudes, la falta de planeación genera enfermedades a la ciudadanía y otro tipo de malestares para sus habitantes, los modelos de crecimiento expansivos, las políticas fragmentadas y los esfuerzos aislados generan en las ciudades congestión, mayor motorización, presión sobre los recursos naturales, presión inmobiliaria que va más allá de lo que la ciudad puede manejar.

En la mayoría de las ciudades de dos a tres personas mueren a diario por siniestros viales además el transporte de las ciudades genera impactos directos a la salud de las personas por la contaminación atmosférica. La OMS reconoció que la planeación urbana mejora las condiciones de vida de las personas, en términos de calidad de vida y salud.

Es necesario cambiar la fisonomía de las ciudades de la mano de una cultura ambiental que genere conciencia a la ciudadanía, con programas como el de mercado del trueque, que es un programa piloto a través del cual las personas intercambian su basura separada por productos orgánicos porque en la CDMX se generan 12 toneladas de basura diaria.

En la ciudad de Nueva York se plantearon cuatro estrategias para mejorar la salud de sus habitantes: (1) transporte sustentable; (2) alimentación sana; (3) recreación y (4) recuperación y transformación de espacios públicos.

Se debe avanzar a un modelo de ciudad orientado al transporte que acerque y conecte a las personas, es necesario aprender de otras ciudades que ya han dado esos pasos, el 60% de La Paz no está intervenido esto representa una oportunidad para acercarnos al aprovechamiento más saludable del territorio.

MC. Laura Ballesteros – Subsecretaría de planeación SEMOVI

“Las Políticas Públicas en la Movilidad Saludable”

¿Cuántos Programas de Planeación tienen las ciudades? ¿Cuántos IMPLANES hay en los municipios?
¿Cuántas Agencias de Planeación Metropolitanas existen?

Las instituciones y la normatividad son una parte fundamental para el cambio de las ciudades, para no depender de las personas que estén en la administración, y dar continuidad, a las políticas como sucedió en la Ciudad de México con Eco-bici y Metrobús que nacieron en la Secretaría de Medio Ambiente y la Ley de Movilidad que se construyó con la participación de muchos sectores, a partir del reconocimiento que el trabajo en red es necesario, para un cambio grande e integral se necesitaba hacer un cambio administrativo con cuatro pilares: (1) se invierte la pirámide de la movilidad; (2) se reconoce la movilidad como un derecho; (3) se cambia la lógica presupuestal y (4) se instala un nuevo modelo institucional, SEMOVI como cabeza de sector.

La crisis de contingencia refleja 20 años de malas decisiones de planeación, hay más de 6 millones de vehículos circulando en un espacio finito; es por eso que en 2014 se generó un nuevo modelo de planeación para la movilidad a través del Programa Integral de Movilidad (PIM) que cuenta con seis ejes: (1) Sistema Integrado de Transporte (SIT); (2) Calles para Todos; (3) Más movilidad con menos autos -el exceso de autos trae consigo problemas de congestión y mortalidad por siniestros viales-; (4) Cultura de la Movilidad; (5) Distribución eficiente de mercancías; (6) Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), porque la mejor movilidad es donde los viajes son más cortos.

La Estrategia Visión Cero Accidentes se basa en el principio ético: *ninguna pérdida humana es aceptable por hechos de tránsito*, México es el séptimo país en pérdida de vidas humanas a causa de hechos de tránsito. Visión Cero Reconoce la inevitabilidad de los errores humanos y por esta razón, hace énfasis en la responsabilidad de las autoridades de diseñar sistemas viales seguros y con un alto cumplimiento de la ley, que disminuyan la posibilidad de que estos errores causen lesiones y muertes. Los tres ejes sobre los que se construye son: Aplicación de la ley, Diseño vial y Cultura de la movilidad.

En la Ciudad de México, pierden la vida aproximadamente 1000 personas al año por hechos viales. De esta cifra la mitad son peatones, es por eso que el nuevo Reglamento de Tránsito de la CDMX, contempla la disminución de la velocidad para automovilistas en vías primarias (de 70 a 50 km/h), la eliminación de la vuelta a la derecha continua, lo que le permite el paso seguro al peatón y la promoción de estrategias de pacificación de tránsito, para evitar muertes, porque si tu golpeas a alguien a 40 km su probabilidad de sobrevivir es de 98%.

Arq. Rogelio Morales González – Subdirector de Movilidad Urbana Sustentable Ayuntamiento de Toluca, Estado de México.

La Ecozona Toluca está inspirada en zonas de baja emisión en Europa, el polígono es un área de 2.8 km² que contempla los principales edificios de la administración pública, la Catedral, 94 escuelas, museos y comercios. Lo que se pretende hacer es generar nuestro propio concepto de manejo ambiental para mejorar la calidad de vida de los habitantes y los visitantes promoviendo un entorno urbano saludable a través de la implementación de acciones integrales para prevenir y controlar la contaminación, mejorar los espacios públicos, impulsar la movilidad sustentable, la accesibilidad universal y la recuperación de los espacios públicos. La Ecozona surge porque Toluca cuadruplica lo establecido en la norma sobre los límites permitidos de PM 2.5.

La CAME en conjunto con el Centro Mario Molina realizaron estudios sobre control vehicular, diagnóstico de movilidad no motorizada, la composición vehicular de la Ecozona, algunos datos al respecto señalan que existen 92 vehículos motorizados por cada bicicleta y el transporte público es un caos, el esquema es de hombre camión, las empresas son asociaciones de concesionarios, casi el 72% de las rutas de Toluca pasan por la Ecozona.

El Plan de Acción de la Ecozona se agrupó en siete ejes con 40 acciones, algunas de ellas son recolección nocturna, recuperación de espacios, arbolado, verificación vehicular obligatoria dentro de los próximos seis meses, las ideas son buenas pero hemos encontrado resistencias.

La Ecozona entrará en vigor el 31 de mayo de 2016, con ella se pretende recuperar el centro histórico como una opción de vivienda e impulsar la movilidad no motorizada a través del sistema de bicicletas Huizi que tiene un costo a anual de 333 pesos, los recursos para su diseño e implementación provienen del Fondo de Cambio Climático.

Ing. Juan Pablo Mendoza Muñoz - Director de Desarrollo Económico de Salamanca, Guanajuato.

La contaminación atmosférica en Salamanca, es muy grave hay altos niveles de contaminación atmosférica por partículas PM 2.5, PM 10, SO₂ y benceno, debido a la presencia de fuentes industriales con altas emisiones contaminantes, quema de basura, de área par agricultura, transporte de carga, partículas atmosféricas por calles no pavimentadas, contaminación de compuestos orgánicos volátiles y contaminación por pesticidas.

Se ha hecho un estudio de remediación ambiental de la zona contaminada, a través del incremento de los límites permisibles de contaminación, la instalación de paneles solares, la inspección de contaminación de Pemex y CFE a través de la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente (ASEA), ya no PROFEPA.

En el último trimestre se generaron contingencias ambientales y la sociedad empezó a presionar al gobierno del estado, a partir de ahí surge el Plan Salamanca para la remediación ambiental, el cual plantea la coordinación entre los tres órdenes de gobierno para proteger el medio ambiente.

Dr. Juan Carlos Vargas Moreno - Director de Geo Adaptive

Hay dos aproximaciones para una ciudad saludable, convertir las presiones en oportunidades, encontrar en medio del desastre una oportunidad.

Hay que cambiar el modelo de desarrollo, tenemos que aprender a leer nuestro territorio para mejorar las dinámicas de las ciudades, hay que cambiar la lógica presupuestaria, la lógica de intervención y la lógica de prevención, porque enfermedades por vectores como los mosquitos zika, chikunguya, se desarrollan en las periferias de las ciudades por la falta de infraestructura o la falta de atención a los desastres.

Las ciudades resilientes se definen como aquellas ciudades capaces de recuperarse, es decir de absorber una alteración sin perder su estructura, funcionamiento, capacidad de auto-organización ni su capacidad de adaptación al estrés y al cambio.

Para La Paz hicimos un estudio a partir de tres preguntas clave: ¿Cuál es la vulnerabilidad de la ciudad?, ¿Cómo enfrenta estos riesgos? y ¿Cuáles son las áreas de oportunidad? para (1) evaluar el impacto de Odile, los daños y pérdidas causadas por el Huracán sobre los sistemas de la ciudad; (2) comprender las capacidades de la ciudad para enfrentar y responder a desastres; (3) definir intervenciones estratégicas para minimizar los riesgos futuros con un enfoque proactivo, y aumentar la resiliencia de La Paz a largo plazo; (4) involucrar actores claves de la ciudad para incrementar la capacidad local y mantener los resultados como documento “vivo”.

Se hizo también una evaluación de la infraestructura, metros de construcción inadecuada, hoteles construidos, identificación de zonas prioritarias, por nivel socioeconómico, de marginalidad y exclusión, porque usualmente no consideramos importantes los temas de infraestructura, como lo fue el sistema eléctrico que se vio ampliamente afectado por el huracán que tampoco permitió dar una respuesta inmediata a las personas afectadas físicamente por Odile porque no había luz en los hospitales.

Durante el huracán se contaba con protocolos de emergencia, hubo evacuaciones tempranas, para proteger vidas humanas, a pesar de eso hubo un total de más de mil viviendas afectadas, pérdidas en salarios, comercio, la red de transporte vial también fue afectada porque había palmeras caídas, desazolvamiento, etc., generando otros problemas que no permitieron actuar de manera inmediata.

La mayor cantidad de áreas de baja resiliencia son zonas periféricas-como La Pasión- o establecidas en lugares no idóneos, cambiar nuestra lógica presupuestaria sabiendo cuanto nos cuesta la inacción, es fundamental para comenzar actuar.

El desarrollo de una evaluación como tal, permite identificar las oportunidades y retos que tiene La Paz para replantear cómo adaptarse a los efectos del cambio climático y las amenazas naturales, y de avanzar hacia un nuevo modelo de desarrollo urbano que incremente su competitividad, genere una relación más armónica con los ecosistemas y mantenga la calidad de vida de los paceños. Porque además de los huracanes, La Paz está expuesta a diversas amenazas naturales, como calor extremo, sequías, deslizamientos, eventos sísmicos, inundaciones —causadas por lluvias torrenciales y marea de tormenta—, y vientos de alta velocidad. Debido a su localización litoral y posicionamiento geográfico. Las áreas que presentan mayores amenazas de inundaciones son las que se encuentran en el frente costero a una altura sobre el nivel del mar menor a 50 cm.

Existe la posibilidad de que varias amenazas ocurran simultáneamente; por ejemplo, las inundaciones podrían desencadenar deslizamientos en las pendientes pronunciadas. El nivel de amenaza es calculado de manera cuantitativa a partir de la frecuencia con la que ocurren, según datos históricos y análisis científicos. Las áreas que más se enfrentan a múltiples amenazas se concentran en la zona norte y occidental de la ciudad y constituyen las zonas litorales o en proximidad a las planicies de inundación.

El centro de la ciudad también experimenta una baja amenaza al estar situado en una mayor elevación y fuera de las zonas de amenaza alta, además la especulación puede generar una ciudad futura menos saludable y menos resiliente.