

Le rôle de la formation-action dans consolidation des compétences locales en matière de transport et d'urbanisme, et dans l'ouverture vers des coopérations décentralisées équilibrées France- Amérique Centrale : Guatemala, El Salvador et Nicaragua.

El papel de la formación-acción en la consolidación de las competencias locales en material de transportes y de urbanismo, y en la apertura hacia cooperaciones descentralizadas equilibradas Francia –América Central : Guatemala, El Salvador, Nicaragua.

Dr. Silvia Rosales-Montano

Socio-economista y urbanista, Presidente de la ONG "Apoyo Urbano" - asociación franco-latinoamericana de profesionales de la ciudad y sus territorios. Sede Lyon-Francia¹

RÉSUMÉ: En matière de transports, la coopération technique et scientifique a été souvent limitée au domaine des transports collectifs urbains et la grande voirie. Une approche de marché a dominée dans ce cas. En coopération décentralisée, cette coopération bien que plus marginales, reste très marqué par ces domaines privilégiés, bien que des nouveaux besoins se font jour : comprendre et se saisir de la mobilité interurbaine, voire régionale, appréhender et structurer la mobilité de « courte distance », concevoir des réponses locales aux dysfonctionnements d'un système de transports et de mobilité structurellement atomisée, concevoir une réponse intégrale transports et aménagement du territoire... Ces besoins peuvent être comblées par des démarches de formation-action-apprentissage qui peuvent faire partie d'une démarche de coopération décentralisé, surtout avec les villes des pays latino-américains dont les professionnels et modes de vie facilitent le processus et mènent très rapidement à l'action. Mais est-ce pour autant un « champ intéressant » pour une coopération décentralisée ? Des ONG comme Apoyo Urbano - composée d'urbanistes - investissent ce champ depuis une dizaine d'années en Amérique Centrale, et dans le milieu municipal, convaincus de l'importance de ce champ de coopération. Leurs expériences – facilitées par la coopération non-décentralisée et ou bénévole - pourraient être pris en compte au sein d'une réflexion et d'une association plus vaste entre « collectivités-opérateurs de terrain ».

RESUMEN: :En el campo del transporte y de la movilidad, la cooperación técnica y científica ha estado bastante limitada al sector de los transportes colectivos urbanos y a la vialidad. Un enfoque en terminos de mercado a dominado en muchos casos. En lo que concierne la cooperación descentralizada, esta cooperación puede ser considerada marginal, y esta marcada por ese tipo de temáticas, aun cuando existen nuevas necesidades : comprender la movilidad interurbana, ver regional, aprehender y estructurar la movilidad de corta distancia, concebir una respuesta integral transportes-ordenamiento territorial.... Estas necesidades pueden ser satisfechas a través de procesos de "formación-acción-capacitación profesional, como parte de un enfoque global de cooperación descentralizada, sobre todo con las ciudades y aglomeraciones latinoamericanas, cuyos profesionales y modos de vida facilitan estos procesos y conllevan rápidamente a la acción. Queda una duda sin embargo : es un tema de cooperación interesante para las colectividades del "Norte"? Algunas ONG como Apoyo Urbano – compuesta de urbanistas – desarrollan desde hace diez años este campo de cooperación, convencidos de su importancia. Sus experiencias – facilitadas por la cooperación no-descentralizada y/o aportes benévolos - podrían ser útiles en el desarrollo de una reflexión y asociación amplia de actores locales-internacionales y operadores técnicos.

¹ La formación-acción desarrollada por Apoyo Urbano ha sido facilitada por el Ministerio de Asuntos Extranjeros de Francia – vía el Centro de cooperación científica y técnica francesa para la región centroamericana.

El enfoque de la formación-acción en materia de cooperación técnica y del urbanismo participativo : la formación de la contra-parte local

La formación-acción es un elemento fundamental de una cooperación sostenible y equilibrada, pues permite vía la transferencia-adaptación-renuevamiento de técnicas y procesos de análisis o de realización, la consolidación de "savoirs-faire" de técnicos locales, en muchos casos empíricos.

Esta formación, se basa sobre todo en un proceso de proyecto y de realización co-definido, y sobre el cual los actores técnicos-profesionales y políticos han acordado una reflexión en vista de una implementación.

Estos elementos de base de una cooperación en este campo, hace que toda formación-acción, conlleva desafíos que van más allá del estudio previo al proyecto y a su implementación. Los desafíos son humanos y sociales, sobre todo cuando se inserta en una cooperación interactiva (urbanismo participativo), puesto que los actores implicados en este proceso son también los ediles y los actores locales.

En lo que concierne la formación-acción en el campo del transporte, de los desplazamientos y de la movilidad, la ambición principal de los operadores trabajando en este campo, es la "simplificación" de los enfoques, y la adaptabilidad al estado del conocimiento y de la producción de datos. En efecto, en muchos casos, ninguna encuesta de los desplazamientos de hogares existe, y aun elementos de análisis de base carecen de validez. La producción misma de datos, y la selección mínima de estos es indispensable, pero debe de realizarse dentro de un proceso de comprensión de los objetivos.

La formación-acción debe incluirse en un proceso de proyecto bien estructurado

Esto implica un proceso de formación único a cada contexto local y según los objetivos de trabajo. Sin embargo, algunos elementos de base estructuran esta formación, sobre todo cuando a la formación "técnica", se agrega una formación-acción a la concertación social :

- **Limitación del tiempo de "formación-acción" en función del proyecto** : 4-12 meses
- **Presencia profesional adaptada a los procesos** : 2 semanas a 12 meses, con una repartición de papeles entre co-operantes, dentro de este proceso de formación.
- **Definición de etapas claves y visibles, dentro de un cronograma de proyecto** : el tiempo del pre-diagnostico, del diagnostico, de la

concepción de escenarios de proyecto, de definición de proyecto ... de implementación....

- **Definición de etapas de "formación-acción" de la decisión pública** , hacia los alcaldes y concejales
- **Definición de etapas de formación a la consulta y concertación social** ... y de los elementos de formación-acción para formar o consolidar una cultura y visión común **entre actores y decisionarios políticos y técnicos.**
- **Definición de las etapas y de los requerimientos para una implementación exitosa.** Muchas veces, y sobre todo en materia de transportes, la decisión final se encuentra en manos del Estado. Y los procesos de formación-acción son importantes pues equilibra el nivel de dialogo entre actores municipales – estatales, ...

Un abanico de proyectos que requieren la implementación de una formación-acción duradera... y de un acompañamiento de colectividades locales; nacionales e internacionales

El contexto centroamericano en el cual Apoyo Urbano interviene, aporta algunos ejemplos en los cuales la aplicación de este proceso de formación-acción ha sido efectiva. Los ejemplos muestran el interés que tienen ciertas colectividades locales pequeñas o intermedias latinoamericanas, en la implementación de proyectos en los cuales muchas colectividades francesas o de otros países desarrollados podrían implicarse mas operacionalmente.

1. Granada – Nicaragua

- **El contexto** : Trabajo hecho en el marco del Plan de revitalización del centro histórico de Granada-Nicaragua. Ciudad intermedia patrimonial, a gran atracción turística. Practica social del uso de la bicicleta, ligado a la pobreza del país y a ausencia de transportes colectivos cubriendo el territorio urbano.
- **La temáticas** :
 - Carta para el desarrollo seguro de la bicicleta en el centro histórico
 - Programa de recuperación de los espacios públicos y de integración de los desplazamientos a pie
 - Orientaciones de acción para el mejoramiento del funcionamiento vial y de transportes en el centro histórico
- **Actores implicados en esta formación-acción:**

- o técnicos de la Oficina del centro histórico,
- o Alcalde,
- o Policía Municipal,
- o asociaciones de utilizadores de bicicleta,
- o actores ligados al turismo
- o ...

- **Los elementos de la formación-acción :**

- o la producción de datos (formación sobre las encuestas cuantitativas y cualitativas sobre el uso de la bicicleta,; ...); análisis etc.
- o Conteos sobre la vialidad
- o ...

2. Masaya – Nicaragua

- **El contexto :**

Masaya es otra ciudad intermedia de Nicaragua, con mucha atracción turística-festiva. El trabajo se hace dentro del marco de un plan de mercadeo territorial de los principales sitios turísticos de la ciudad.

- **La temáticas :**

- o Plan de señalización y circulación vial encaminada a la visita-valorización de los principales sitios o zonas turísticas de la ciudad.

- **Actores implicados en esta formación-acción:**

- o técnicos de la Oficina del centro histórico,
- o Alcalde,
- o Policía Municipal,
- o Instituto nacional de turismo y oficinas delegadas
- o actores ligados al turismo local
- o ...

- **Los elementos de la formación-acción :**

- o la producción de datos (formación sobre las encuestas cuantitativas y cualitativas...); análisis etc.
- o Análisis de frecuentaciones de sitios turísticos, modos de acceso en transportes ...
- o ...

3. Suchitoto – El Salvador

- **El contexto :**

Trabajo hecho en el marco del plan de protección del centro histórico del pueblo patrimonial de Suchitoto.

- **La temáticas :**

- o Diagnostico participativo sobre los transportes y la movilidad
- o Carpeta de proyectos para un Plan de transportes (multi-modal) para la ciudad y de protección del centro
- o Escenarios de proyecto de una línea de transporte colectivo de circunvalación del centro histórico
- o Términos de referencia para la implementación de la línea de transporte colectivo de circunvalación del centro histórico

- **Actores implicados en esta formación-acción:**

- o técnicos de la Oficina del centro histórico,
- o Alcalde,
- o Policía Municipal,
- o asociaciones de habitantes y actores económicos
- o actores ligados al turismo
- o empresarios de transportes
- o vice-ministerio de transportes
- o ...

- **Los elementos de la formación-acción :**

- o la producción de datos (formación sobre las encuestas cuantitativas y cualitativas ...); análisis etc.
- o colecta y análisis de datos de las empresas de transportes
- o análisis urbano sobre el funcionamiento del centro y su relación con el sistema de transporte inter-urbano existente
- o integración de estos elementos en el proceso de diagnostico global del centro histórico
- o formulación de escenarios y de términos de referencia para un proyecto de línea de bus
- o estructuración de elementos de análisis para la negociación con las empresas de transportes

4. Santa Tecla – El Salvador

- **El contexto :**

Santa Tecla es una ciudad media, entrada-salida del área metropolitana de San Salvador (capital del país). Su centro es uno de los previstos a recuperar por el Plan Maestro metropolitano, puesto que todavía consolidado pero sufriendo todos los grandes problemas de un territorio atravesado por grandes flujos de circulación local, metropolitana, nacional e internacional. . La intervención que se realiza se sitúa en el marco de la recuperación y de protección del núcleo histórico de referencia (30 manzanas).

- **La temáticas :**

- o Plan Maestro del centro urbano
- o Plan de recuperación y de protección del centro histórico
- o Diagnostico sobre el funcionamiento del sistema de transporte (multi-modal)
- o Plan de transporte, de movilidad y de gestión del espacio publico. .

- **Actores implicados en esta formación-acción:**

- o técnicos de la Oficina del centro histórico,
- o Alcalde,
- o Habitantes
- o Actores locales
- o ...

- **Los elementos de la formación-acción :**

- o la producción de datos (formación sobre las encuestas cuantitativas y cualitativas...); análisis etc.
- o formación al diagnostico, a los escenarios, a la formulación de orientaciones de acción publica y de proyectos ...
- o formación a la concepción de planes en general ...

5. Comunidad Concepción Las Lomas- Guatemala

- **El contexto :**

La Comunidad Concepción Las Lomas, es una comunidad urbana habiendo sufrido en los años 60, una ruptura por la implantación de la Universidad Rafael Landívar. Hoy día, esta Universidad desea plantear a la municipalidad de Guatemala y a la comunidad, un proyecto de recalificación urbana, integrando el problema del acceso a la comunidad atravesando el campus. Un proceso de

acompañamiento en materia de urbanismo participativo se puso en obra con equipos universitarios (INDIS, Maestría de planificación y gestión urbana, Apoyo urbano)

- **La temáticas :**

- o Proyecto de integración urbana y social, y de desarrollo comercial

- **Actores implicados en esta formación-acción :**

- o Investigadores y profesionales universitarios
- o Comité de vecinos y habitantes
- o Estudiantes
- o Alcaldía
- o ...

- **Los elementos de la formación-acción :**

- o la producción de datos (formación sobre las encuestas cuantitativas y cualitativas...); análisis etc.
- o formación al diagnostico, a los escenarios, a la formulación de orientaciones de acción publica y de proyectos ...
- o formación a la concepción de planes en general ...
- o formación a la consulta y concertación social
- o ...

6. Mancomunidad Metrópolis Los Altos-Quezaltenango - Guatemala

- **El contexto :**

Metrópolis Los Altos, es una mancomunidad en constitución. Uno de los objetivos de esta mancomunidad es la realización de un Plan Maestro que proponga un proyecto territorial equilibrado entre una gran capital regional y pequeños municipios. La concepción de un plan vial común y de un sistema de transporte colectivo intermunicipal es uno de sus grandes objetivos. La intervención se hace en este marco del diagnostico y orientaciones políticas participativas.

- **La temáticas :**

- o Prediagnostico participativo en el campo de todo el sistema de transportes (vialidad, mercadería, transportes colectivos, transportes informales, taxi, peatones ...)

- o Elementos de debate para una jerarquía de análisis de diagnóstico en función de orientaciones

- **Actores implicados en esta formación-acción :**

- o Ediles y técnicos municipales y mancomunados
- o Consejos y comités de habitantes
- o Cámaras de comercio, industria, exportación,
- o Universitarios
- o ...

- **Los elementos de la formación-acción :**

- o formación al diagnóstico, a los escenarios,
- o formulación de orientaciones de acción pública y de proyectos ...
- o mapeos políticos ...
- o ...

Problemáticas técnicas y finalidades sociales ... una cooperación descentralizada de un nuevo tipo en materia de transportes

Estos ejemplos son ilustrativos de diferentes tipos de necesidades y de proyectos locales que podrían beneficiar de un apoyo vía la cooperación descentralizada. Efectivamente, estas son problemáticas que van más allá de los intercambios tipos entre grandes ciudades con grandes proyectos de tranvía, metr

La totalidad de estos proyectos tienen un objetivo social fuerte de mejoramiento de las condiciones de desplazamientos de los mas pobres. Pero también tienen objetivos cualitativos importantes, que solamente pueden ser sostenidos en el tiempo por una cooperación técnico-política visible.

Estos temas se encuentran dentro del campo de experticia de colectividades de pequeño tamaño y que no solo se interesan al aspecto del intercambio técnico sino al acompañamiento del procesos de integración social y urbana.

... que pueden apoyarse en las experiencias y en la presencia de ONG culturalmente híbridas...

Las intervenciones de formación-acción de ONG - mas su capacidad de presencia y de seguimiento local, pueden ser un gran elemento constitutivo de este tipo de cooperación descentralizada.

Organizaciones no gubernamentales como Apoyo Urbano, compuesta por profesionales franceses y latinoamericanos, con experiencia en ambos contextos aportan una fuerza para este tipo de cooperación. Ella podría permitir a colectividades de pequeño tamaño de países desarrollados como Francia, de apoyarse y sostener estas fuerzas de estudios, de formación, de seguimiento reconocidos , y acompañar proyectos a fuerte impacto social...

Sin embargo, y es acá donde reposa el importante papel de la cooperación descentralizada, muchos de esto necesita un acompañamiento financiero real ... y en el tiempo. Se necesita construir entonces, una reflexión y propuestas para establecer los términos de referencia de este nuevo tipo de cooperación.

Hoy día Apoyo Urbano consolida una fase de colaboración universitaria que permite - vía una formación estructurada - la transferencia de las experiencias de campo a través módulos de aprendizaje del urbanismo participativo. Esta formación esta siendo actualmente implementada con la Universidad Rafael Landivar en Guatemala, en le marco de la Maestría de planificación y gestión urbana y la Maestría de ordenamiento territorial y desarrollo local.

Retour Session