

# DESARROLLO SOSTENIBLE E INCLUSIVO A ESCALA LOCAL

EN LA PALOMA DE URUGUAY  
Y PRAIA DE CABO VERDE

2023 | 2024



*Ivy* Por el Desarrollo  
Sostenible de  
Latinoamérica

FUNDACIÓN **MODELO**  
PARA LA MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO LOCAL





**Entidad solicitante:**

Fundación Canaria Modelo

**Título del proyecto:**

Desarrollo sostenible e inclusivo a escala local en La Paloma de Uruguay y Praia de Cabo Verde

**Responsable del proyecto:**

Fundación Canaria Modelo y Asociación IVY

**Fecha prevista de inicio de**

la ejecución: 01 de julio de 2022

**Fecha prevista de finalización de**

la ejecución: 31 de marzo de 2024

**Periodo total de ejecución:** 18 meses

**Coste total del proyecto:** 59.300 €

**Subvención solicitada al**

**Cabildo de Tenerife:** 59.300 €

# CONTEXTO DEL PROYECTO

## MARCO DE COOPERACIÓN

Este proyecto fue desarrollado con el apoyo económico del Cabildo Insular de Tenerife de la Comunidad Autónoma Canarias en el marco de la convocatoria de subvenciones para el año 2022 destinada a financiar proyectos de cooperación al desarrollo internacional realizados por los agentes de cooperación canaria.

La propuesta a la subvención fue presentada por la Fundación Canaria para la Modernización y Desarrollo Local (Fundación Modelo) de Islas Canarias, España, en colaboración con la Asociación Ivy (Asociación para el Desarrollo y la Innovación Sostenible) de Uruguay.

Como forma de profundizar el vínculo entre países prioritarios de la política de cooperación internacional promovida por el Cabildo de Tenerife, el proyecto involucra a dos gobiernos sub-nacionales: el municipio La Paloma de Uruguay y el municipio Praia de Cabo Verde.

Cabo Verde es un estado insular localizado al noroeste de África, con un régimen especial de colaboración con la Unión Europea, que participa de los principios de la política común de actuaciones frente al cambio climático y es objeto de posibles paquetes de contenido económico para implementar estas políticas, debido a sus condiciones de cercanía con Canarias. El municipio de Praia está localizado al sur de la isla de Santiago y tiene 258 km<sup>2</sup> de superficie.

La República Oriental del Uruguay es un país localizado en América del Sur que figura entre los países prioritarios y objetivos de la cooperación de Canarias por ser un territorio que recibió desde sus inicios a un número importante de familias oriundas de Canarias. El municipio de La Paloma está localizado en el departamento de Rocha, sobre las costas del Océano Atlántico al este del país y tiene 247 km<sup>2</sup> de superficie.

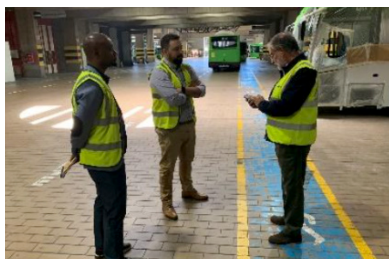
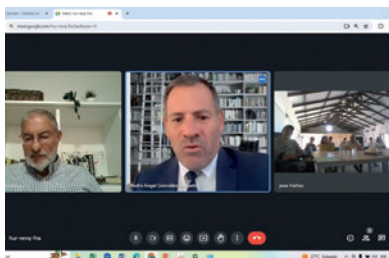
Si bien estos territorios tienen características demográficas, socioeconómicas y culturales diferentes, comparten algunas características comunes como municipios costeros vinculados a las actividades turísticas, portuarias y de pesca, que los hacen particularmente vulnerables a los impactos del cambio climático.

El proyecto se enfoca en el objetivo estratégico de la política de cooperación canaria que apunta a la promoción del desarrollo de economías sostenibles,

justas e inclusivas y la lucha contra el cambio climático. En particular, prioriza los objetivos de cooperación de promover:

- El fomento del tejido productivo, de cara a la generación de empleo autogestionable, siempre que se base en el desarrollo endógeno y que promueva la capacitación comunitaria para el emprendimiento empresarial, como base para construir un futuro del trabajo justo, inclusivo y seguro.
- Acciones especializadas dirigidas a los siguientes sectores de la población: mujeres que pertenezcan a poblaciones especialmente desfavorecidas; población juvenil excluida del sistema educativo y del mercado de trabajo; y cualquier otro grupo que se encuentre en una situación de vulnerabilidad y exclusión social.
- Proyectos de infraestructuras que contribuyan al logro de las metas y objetivos propuestos para el desarrollo eficaz de las comunidades beneficiarias.

El proyecto fue ejecutado de manera conjunta con las autoridades locales respectivas. A diferencia de un trabajo de consultoría tradicional, se trabajó CON las autoridades y las comunidades locales, en lugar de hacerlo PARA dichas autoridades.



# JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE DEL PROYECTO

El cambio climático se reconoce como un problema multidimensional con una relación directa y recíproca con el modelo de desarrollo adoptado. Por este motivo, una respuesta efectiva para abordar el desafío climático no depende únicamente de la consideración de variables climático-ambientales, sino de un enfoque integral que considere todas las dimensiones del desarrollo humano. En particular, las condiciones de exclusión y desigualdad económica, social y cultural elevan los riesgos y la magnitud del impacto del cambio climático, lo que puede conducir a profundizar las inequidades preexistentes. Esto resulta especialmente relevante para las mujeres y las niñas, quienes tienen menores posibilidades de acceso a recursos, información y a ámbitos de toma de decisiones.

Si bien las obligaciones vinculadas a la acción climática surgen de los “Compromisos Determinados a nivel Nacional (NDC, por su sigla en inglés) y son responsabilidad de los gobiernos nacionales, una parte sustantiva de las oportunidades de mitigación, así como las necesidades de adaptación, se expresan de manera diferente en cada territorio concreto y terminan, en gran medida, bajo la responsabilidad de los gobiernos locales y de sus comunidades.

En este sentido, este proyecto se apoya en la idea de que, si los gobiernos locales cuentan con una estrategia de desarrollo local adecuada que logre identificar los riesgos y los transforme en oportunidades para generar riqueza de manera sostenible, estarán mejor posicionados para jugar un papel relevante en la transición del actual modelo de desarrollo a otro climáticamente responsable, más inclusivo y solidario.

**El objetivo del proyecto es promover en ambos gobiernos locales la adquisición de capacidades para impulsar la transición hacia un desarrollo sostenible y climáticamente responsable, en base a estrategias que transformen sus riesgos y vulnerabilidades actuales en oportunidades para la generación de riqueza sostenible.**

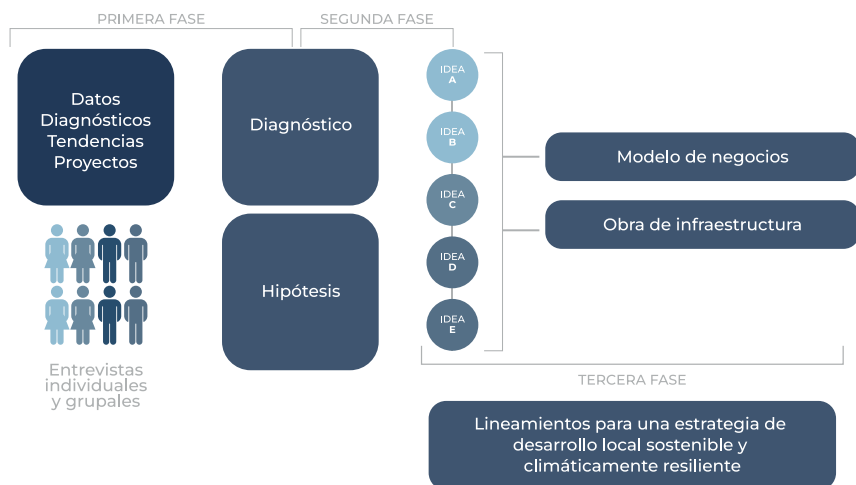
En el caso de Praia, el foco del estudio se coloca en las oportunidades de transición hacia una movilidad urbana más sostenible para contribuir a un territorio de bajas emisiones, centrándose especialmente en las mujeres y otros grupos vulnerables cuyas necesidades no suelen ser atendidas en el desarrollo de políticas urbanas de transporte.

En el caso de La Paloma, el foco se coloca en identificar oportunidades para impulsar un modelo de desarrollo endógeno e implementar actividades que fomenten el tejido productivo local y contribuyan a minimizar el riesgo del impacto climático, aprovechando su capacidad transformativa para generar bienestar social y económico.

De esta forma, el objetivo general que se persigue trasciende ampliamente a estos dos casos piloto. A partir de este proyecto se pretende mostrar diferentes enfoques para impulsar un desarrollo local sostenible y climáticamente resiliente, que pueda ser replicable a otros gobiernos locales de África o de América Latina, contribuyendo a la acción climática con inclusión social en estos continentes.

## ENFOQUE METODOLÓGICO

El enfoque metodológico adoptado comprende tres (3) fases.





**La primera** se centró en entender las dinámicas demográficas, sociales, económicas e institucionales de cada municipio, para identificar los desafíos y reconocer las oportunidades del territorio para un desarrollo local sostenible y climáticamente resiliente. Se apoyó en la recopilación de información secundaria disponible y relevante para los objetivos del proyecto, complementada con un análisis de percepción basado en entrevistas a autoridades locales, pobladores y referentes de los sectores sensibles a las temáticas desarrolladas en cada territorio.

**La segunda fase** se enfocó en proponer un conjunto de hipótesis para el desarrollo local.

En el municipio de Praia se utilizaron como referencia los estudios que entre los años 2019 y 2023 desarrolló la AECID (Cooperación Española) en los PACES Planes municipales de acción sobre el clima y la sostenibilidad desarrollado por la Unión Europea en distintos países de África, en especial en la zona occidental en Cabo Verde, Senegal y Mauritania. Dado su simultaneidad con este proyecto y para no duplicar los esfuerzos se optó por realizar un análisis crítico que ayudara a las autoridades de Praia a sistematizar ese trabajo e incluso mejorarlo con algunas nuevas aportaciones y sugerencias.

En el municipio de La Paloma se utilizó como referencia el Plan Estratégico del Municipio La Paloma 2020 – 2025 y las prioridades expresadas por las autoridades municipales. A partir de las hipótesis se desarrollaron las ideas fuerza y se llevaron a discusión en un taller al que fueron convocadas las personas previamente entrevistadas y otros actores interesados.

**La tercera fase** se enfocó en desarrollar e implementar las ideas, mediante 3 estrategias:

En Praia: i) análisis de la movilidad y marco legal de los transportes en la ciudad y en el país y los efectos de los denominados clandestinos “clans”; ii) resumen de propuestas para mejorar la movilidad en Praia que parten de la idea central de crear un Foro Municipal Consultivo liderado por el Presidente de la Cámara y iii) definición detallada de un modelo tecnológico basado en la participación de sectores sociales para generar procesos de participación abierta hacia el sector de la movilidad.

En La Paloma: i) desarrollo de líneas de acción posibles para impulsar el sistema de ideas fuerza; ii) desarrollo de un modelo de negocio para impulsar una idea

priorizada; iii) implementación de obras físicas y equipamiento para apoyar el desarrollo de dicho modelo. En esta fase se realizaron intercambios de trabajo con las autoridades municipales y con otros referentes locales especialmente vinculados a las ideas priorizadas, con el fin de incorporar el conocimiento local y favorecer la sostenibilidad del modelo de desarrollo y las ideas fuerza en el tiempo.

## PRESUPUESTO DEL PROYECTO

El presupuesto del proyecto asciende a un total de 59.300 euros, con el siguiente desglose: 16.500 euros a costes directos de capital, 37.800 euros a costes directos corrientes y 5.000 euros a costes indirectos de funcionamiento.

## BENEFICIARIOS DEL PROYECTO

El presupuesto del proyecto asciende a un total de 59.300 euros, con el siguiente desglose: 16.500 euros a costes directos de capital, 37.800 euros a costes directos corrientes y 5.000 euros a costes indirectos de funcionamiento.

# EL PROYECTO EN PRAIA

# MARCO CONCEPTUAL CRECIMIENTO URBANO Y MOVILIDAD EN EL CONTEXTO AFRICANO

La rápida expansión de las áreas urbanas en África en las últimas décadas ha estado marcada por la falta de planificación, la autoconstrucción y el crecimiento espontáneo en la periferia de las ciudades, lo que ha favorecido la proliferación de asentamientos informales en terrenos precarios, con trazado irregular y mayores distancias a las zonas centrales donde se concentra la generación de riqueza. Esto va acompañado, a su vez, de un déficit de infraestructuras y servicios públicos que deteriora la calidad de vida a un tiempo que dificulta la accesibilidad al transporte y, en definitiva, la movilidad de los residentes.

En la actualidad, la tendencia al alza en África persigue la mejora de las infraestructuras de comunicaciones y transportes orientadas hacia el uso del vehículo particular, en detrimento del transporte público o de alternativas no motorizadas como la movilidad activa, que a menudo son ignoradas durante el diseño de políticas públicas, a pesar de que los desplazamientos a pie y en bicicleta son mayoritarios en el continente.

Algunos expertos explican esta paradoja por el afán de modernización que equipara el progreso con el auge del vehículo privado y asocia la movilidad activa a la perpetuación de la pobreza. En la práctica, la falta de infraestructuras adecuadas para caminar o desplazarse en bicicleta, a pesar de que el 78% de los africanos cubren de esa forma sus necesidades de transporte diario, convierten a África en la región del mundo más insegura para la movilidad activa. El continente registra, de hecho, el 20% de las muertes por accidente de tráfico en todo el mundo, a pesar de solo contar con el 3% de los vehículos matriculados a nivel global.

Estas circunstancias afectan especialmente a las mujeres y otros grupos vulnerables que, en países en desarrollo, dependen en mayor grado del transporte público y de la movilidad activa en sus desplazamientos diarios. Además, las necesidades y rutinas de movilidad de las mujeres no suelen ser tenidas en cuenta por la ausencia de perspectiva de género en el desarrollo de políticas urbanísticas y sistemas de transporte.

# DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD URBANA EN PRAIA

Cabo Verde no es ajeno a estas dinámicas. Las estadísticas oficiales muestran que la capital, Praia, en la isla de Santiago, concentra casi el 30% de la población de todo el país. Y el 97% de los 145.378 habitantes de Praia residen en el área urbana del municipio, cuya población ha experimentado un notable aumento en las últimas décadas. Praia alberga, además, casi la mitad del parque nacional de automóviles, aunque la penetración del vehículo particular en los hogares es, en términos generales, reducida (en relación con el total de unidades familiares del municipio) y muy desigual, dado que la inmensa mayoría de familias con ingresos bajos carece de uno.

Asimismo, en sintonía con los patrones observados en otros países africanos, el rápido y significativo crecimiento en las últimas décadas de las zonas urbanas de Praia ha sido en gran medida desordenado y basado en la autoconstrucción en asentamientos informales. Esto se traduce en la creación de nuevos barrios en diversas áreas en los márgenes del centro urbano y de manera más acusada en la periferia, cuyos límites se han expandido a un ritmo que supera con creces la capacidad de respuesta de las administraciones públicas, con el consiguiente grave déficit de dotación de infraestructuras y provisión de servicios básicos.



Por estos motivos, los residentes en barrios pobres y, en general, los grupos vulnerables enfrentan mayores dificultades para desplazarse por Praia que las clases medias y altas. A efectos de elaborar una propuesta de acciones de movilidad urbana sostenible y emitir un diagnóstico sobre la situación actual en Praia que sirva como punto de partida, la adopción de una perspectiva de género e inclusión social resulta esencial, habida cuenta de que Cabo Verde registra una mayor tasa de pobreza urbana en las mujeres, que representan el segmento mayoritario de población en los asentamientos informales.

Como ocurre en el contexto general africano, en Praia las mujeres de bajos recursos y otros grupos vulnerables se valen principalmente del transporte público y los desplazamientos a pie para atender sus necesidades de movilidad por la ciudad. Pero en la capital insular padecen igualmente los problemas de accesibilidad a medios de transporte y la falta de condiciones adecuadas para caminar o ir en bicicleta que merman la experiencia de movilidad en el continente.

Pese a la mejoría del transporte público en Praia en los últimos años, el servicio sigue siendo insuficiente y las líneas de autobús no llegan a algunos barrios periféricos desprovistos de las condiciones adecuadas de pavimentación y viario, entre otras limitaciones.



Por otro lado, los problemas de accesibilidad al transporte público en la periferia, que repercuten negativamente en la inclusión de un amplio abanico de grupos vulnerables, se ven agravados por las dificultades de circulación en zonas centrales de la ciudad, donde se concentra la mayor parte de puntos críticos en los que se registra habitualmente congestión del tráfico.

Esto conlleva a su vez un impacto medioambiental considerable que requiere el desarrollo de políticas sensibles con la mitigación del cambio climático. El desarrollo de propuestas de movilidad urbana sostenible adquiere aquí, por tanto, un carácter multidimensional que atiende tanto a aspectos medioambientales como sociales.

En este sentido, resulta de especial interés la consulta del Plan Conjunto de Acceso a la Energía Sostenible y Acción Climática (Joint SEACAP) de Praia e de Ribeira Grande de Santiago (Cabo Verde), elaborado en 2023 en el marco del proyecto Pacto de los Alcaldes para el África Subsahariana, con la participación de la Cámara Municipal de Praia y la financiación de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Unión Europea (UE).

El documento recoge un inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del municipio de Praia. En base a la comparación de datos recabados en 2010 y 2019, el citado estudio identifica en ese período un crecimiento del 42% en las emisiones, encabezadas por las relacionadas con el transporte.

En nuestro análisis del plan, aportamos una revisión del mismo con la intención de apoyar a las autoridades del municipio de Praia en la interpretación y aprovechamiento de sus resultados para la toma de decisiones en materia de políticas energéticas y de acción climática. En particular, dado que el sector del transporte supone el principal emisor de gases de efecto invernadero, y ya que su gestión recae bajo la competencia directa de las autoridades municipales, sería de especial interés obtener un mayor nivel de desagregación de datos, a fin de conocer la participación de los subsectores de transporte público colectivo y de transporte privado por tipo de combustible empleado, como evidencia base que brinde una orientación precisa a la hora de definir las medidas de mitigación más adecuadas.

En relación con los planes de acción propuestos, cabe destacar que la transición hacia la electromovilidad para reducir las emisiones del sector a escala municipal requiere una estrecha sincronización con las políticas nacionales de transición energética. Por tanto, medidas asociadas a esa línea de acción tales como la instalación de puntos de recarga para coches eléctricos, o la sustitución de la flota municipal por vehículos híbridos y eléctricos, solo deben ser priorizadas en un horizonte cercano si se ven acompañadas por una apuesta decidida por la generación limpia de electricidad a nivel nacional.

En ese sentido, el Gobierno de Cabo Verde aspira a sustituir la actual flota nacional de vehículos de motor de combustión (en torno a 89.000 en 2022) por los de energía eléctrica limpia antes de 2050, aunque en la actualidad apenas hay un centenar de coches eléctricos en circulación en todo el país. Con el propósito de disminuir la participación de los combustibles fósiles en la generación de electricidad y asegurar que esta sea realmente limpia, el Ejecutivo central pretende, a su vez, aumentar progresivamente el porcentaje de energía renovable en la matriz energética, desde el 20% actual hasta el 50% en 2030 y, finalmente, el 100% antes de 2040.

En definitiva, para garantizar la disminución de las emisiones, será importante asegurar el cumplimiento de estos pasos a corto y medio plazo en la transición energética a la hora de desplegar la estrategia de electrificación de la flota.

Ahora bien, es importante no poner el foco en una transición a la movilidad sostenible desde el prisma del vehículo particular, especialmente teniendo en cuenta que la transición a una matriz energética libre de emisiones es un proceso gradual que tomará tiempo, y que la composición socioeconómica del país invita a tomar medidas de carácter más inclusivo que velen por el bien común. En ese sentido, la reducida y desigual penetración del automóvil privado en los hogares de Praia abre la oportunidad de centrar los esfuerzos en la articulación de soluciones colectivas.

## ACTORES CLAVE DE MOVILIDAD

### Transporte público

La calidad del transporte público colectivo en autobús, operado por la empresa privada Sol Atlântico, ha mejorado en los últimos años, pero la oferta actual no alcanza a satisfacer toda la demanda local. Esto se debe, por un lado, a que las líneas regulares se ven sobrepasadas por la demanda en algunos puntos críticos y, por otro, a la inexistencia de rutas en otras zonas ampliamente pobladas donde actualmente no existen las condiciones técnicas adecuadas de trazado, pavimentación y calificación urbanística para ofrecer el servicio.



Por otra parte, el municipio de Praia no ha articulado una estrategia definida de impulso paulatino a las zonas de bajas emisiones u otras medidas que contemplen la creación de carriles exclusivos para autobuses o el fomento de hábitos de movilidad sostenible como el uso de la bicicleta, e-scooters u otros vehículos eléctricos de movilidad personal con uso compartido.

Según el departamento de Infraestructuras y Transportes de la Cámara Muni-



cipal de Praia, la viabilidad técnica para habilitar carriles bus o ciclovías es baja, en gran parte debido al trazado urbano existente.

## Taxis

Praia tiene una elevada ratio de taxis por cada mil habitantes, que sitúa al municipio en un nivel competitivo que no solo goza de buena reputación en África occidental, sino que admite comparaciones, además, con las principales ciudades españolas y portuguesas. Según las autoridades municipales, hay 702 taxis registrados con sus respectivas licencias. Sin embargo, estos se concentran fundamentalmente en las áreas centrales de la ciudad y apenas circulan por la periferia, lo que dificulta el acceso de los residentes de esos barrios de rentas bajas, para quienes las tarifas resultan además demasiado caras. Por otro lado, a diferencia de otras ciudades de la región de África Occidental, en Praia el uso compartido del taxi está poco extendido y no se encuentra autorizado, de hecho, por la legislación nacional, a pesar de las ventajas que comportaría en términos de ahorro de costes para los pasajeros.



Aunque en teoría existe una normativa que establece un sistema de tarifas oficiales que debería **regirse por taxímetro** o, de manera alternativa, mediante el empleo de aplicaciones digitales, en la práctica ninguno de esos elementos se utiliza. Los precios son dictados por el conductor en base a la distancia estimada y comúnmente aceptados por los usuarios, por tratarse de una costumbre arraigada. Si bien este sistema de pago parece funcionar, por lo general, de manera satisfactoria para los taxistas y aquellos pasajeros con un nivel medio y medio-alto de ingresos (con la notable excepción de un encarecimiento polémico de las carreras desde el aeropuerto), **la ausencia de un sistema de radiotaxi convencional o de aplicaciones digitales** (más en sintonía con las tendencias

actuales), resta capacidad de coordinación a la flota e imposibilita que esta se despliegue de manera eficiente por el área urbana (incluyendo la periferia) en base a la demanda existente en tiempo real.

La falta de estas herramientas también impide la coordinación y asignación de viajes compartidos por usuarios que se desplacen en una dirección similar y deseen dividir costes, a no ser que estas soluciones se improvisen a pie de calle si las circunstancias son propicias, con el consiguiente grado de incertidumbre o imprevisibilidad. La posibilidad de compartir taxi de manera generalizada, que, como comentábamos antes, también se ve coartada por falta de amparo legal, otorgaría más equidad al servicio.

## Transporte informal

Las opciones limitadas de transporte para amplias capas de la población y la pujante demanda han favorecido la proliferación de taxistas o vehículos de transporte informales conocidos popularmente como 'clandestinos' o 'clans'. Estos son más proclives a adentrarse en terrenos de difícil circulación y a transportar a varios usuarios compartiendo trayecto, y son considerados competencia desleal tanto por los taxis oficiales como por la compañía Sol Atlántico, que opera el sistema de transporte público de autobuses urbanos.

Los llamados 'hiaces' también suponen una competencia desleal para taxis y autobuses dentro de los límites urbanos de Praia. Se trata de un conjunto de furgonetas, gestionadas por una amplia variedad de pequeños propietarios sin una matriz común, que operan de forma oficial y regular el transporte interurbano en la isla de Santiago, pero que constituyen una competencia no regulada dentro de la ciudad de Praia, donde algunos conductores transportan pasajeros de manera informal. Aun así, la incidencia actual de esta práctica ha disminuido y es, en todo caso, anecdótica en comparación con el peso de los vehículos 'clans'.



# OPORTUNIDADES Y PROPUESTAS

## Refuerzo de los servicios sociales municipales

La Cámara Municipal de Praia desarrolla en la actualidad algunos programas de alcance limitado (por su número de beneficiarios) pero enorme valor social, que podría amplificarse si se pudieran canalizar más recursos financieros. Por un lado, el programa municipal de movilidad inclusiva transporta a mujeres de barrios de rentas bajas desde sus centros de trabajo a sus comunidades en horario nocturno. Por otro, el programa de transporte escolar del área de acción social de la Cámara Municipal, operado en la actualidad por la empresa privada Transescolar CV, facilita el traslado a las escuelas de niños de familias de bajos ingresos, que resulta clave porque muchos menores deben recorrer distancias considerables a pie para acudir al colegio, sin acompañamiento adulto y por terrenos precarios. En vista de la importante labor realizada por estos programas, conviene mantener activa la búsqueda de nuevas fuentes de financiación con las que potenciar su alcance e impacto.

## Fomento de un sistema de transporte intermodal con criterios de sostenibilidad medioambiental y perspectiva de género e inclusión social

En primer lugar, convendría reforzar el sistema de transporte público, operado en la actualidad por la empresa Sol Atlántico, para garantizar que sea eficiente, accesible e inclusivo.

Además de un aumento en la dotación y frecuencia de autobuses en algunas rutas de Sol Atlántico que se ven saturadas, convendría lanzar un concurso público para la concesión de nuevas líneas que lleven el servicio hasta áreas desatendidas. No obstante, antes habría que generar las condiciones adecuadas sobre el terreno en esas zonas, lo que implicaría, entre otras medidas, las siguientes:

- Recalificación del suelo en los asentamientos irregulares.
- Establecimiento de nuevos emplazamientos para paradas de autobús y rehabilitación de las existentes para mejorar su comodidad.

- Adopción de otras medidas de seguridad.
- Pavimentación de calles de tierras con asfalto o, en su defecto otro material.

Por otro lado, aunque se desconoce el número real de 'clans' en circulación, la asociación de taxistas de Praia y otros actores de movilidad estiman que asciendan a varias centenas. La abultada cifra sugiere que existe una demanda ciudadana no satisfecha por la vía formal y, en definitiva, una realidad que no puede ser ignorada o simplemente interpretada desde un punto de vista punitivo. Por ello, entendemos conveniente la elaboración de un análisis en profundidad del mercado informal de los 'clans', así como su visibilización e incorporación a las estrategias públicas de movilidad y planeamiento urbanístico.

Nuestras observaciones preliminares sugieren que el desarrollo de un marco normativo y una regularización gradual de estos vehículos de transporte informal ayudarían a mitigar la competencia desleal, al tiempo que favorecerían una mejora paulatina de la calidad y fiscalización del servicio, que podría hacerse extensible a la imposición de criterios y requisitos de sostenibilidad medioambiental.

Una regularización de 'clans' podría, a su vez, integrarse en dos frentes complementarios: de un lado, en la emisión de las nuevas licencias municipales de taxi que el sector reclama para aumentar su competitividad; de otro, en el desarrollo de una normativa de ámbito nacional sobre Vehículos de Transporte con Conductor (VTC), conforme al modelo español (o lo que en Portugal se conoce como 'transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica', esto es, 'TVDE'). Con esto, se daría cobertura legal a un servicio que actualmente opera de manera informal.

Adicionalmente, convendría introducir una modificación legislativa a nivel nacional que permita el uso compartido del taxi y la división de su coste entre pasajeros.

Asimismo, la organización o autorregulación de la demanda a través de aplicaciones digitales que guíen la recogida de pasajeros en tiempo real, redirijan la circulación de vehículos a tal efecto y, en definitiva, faciliten la movilidad compartida, podría impulsar la reordenación de la oferta de servicios de taxi y vehículos con conductor en barrios y comunidades periféricas.

El municipio de Praia, por su centralidad administrativa y de servicios, supone un polo de atracción de desplazamientos de residentes en municipios del interior u otras zonas de Santiago, además de ostentar un carácter vertebrador del turismo

en la isla. Por ello, Praia podría a su vez desempeñar un papel dinamizador en el impulso a la creación de una entidad de transporte interurbano.

En ausencia de iniciativas privadas o público-privadas, Praia podría impulsar la creación de una empresa pública insular de transporte intermunicipal en Santiago. Este proyecto podría articularse a través de la Asociación de Municipios de la isla de Santiago, y no supondría una iniciativa inédita, puesto que la creación en 2014 de la sociedad intermunicipal “Aguas Públicas de Santiago” sentó un precedente.

En definitiva, **el refuerzo del transporte público en Praia debería verse complementado por la oferta de una movilidad flexible y bajo demanda ‘de primer o último kilómetro’, en taxi y/o vehículos con conductor que sean asignados a los pasajeros a través de aplicaciones digitales**, y que preferiblemente facilite además la opción de compartir trayecto con otros usuarios viajando en la misma dirección, a fin de proporcionar un servicio más asequible.



Este tipo de trayectos compartidos resultan especialmente útiles para mujeres de bajos ingresos que a menudo encuentran dificultades para volver a sus hogares en barrios de las afueras tras pasar el día trabajando en zonas céntricas de Praia, y para quienes la tarifa individual de un viaje en taxi resulta inasequible. En ocasiones, estas mujeres logran improvisar a pie de calle viajes compartidos en taxis oficiales o informales, pero la confiabilidad y recurrencia de esta práctica se ve erosionada por la falta de cobertura legal para esos servicios y la inexistencia de herramientas digitales que faciliten la agrupación y asignación en base a rutas similares. La perspectiva de género cobra aquí, de nuevo, especial relevancia. En ese sentido, las soluciones digitales que faciliten el uso de viajes compartidos, y que se integren con un abanico más amplio de medios de transporte público y otros (incluidos los de transporte unipersonal que formen parte de una red de uso compartido), encajan dentro de modelos en auge de economía circular. Esta perspectiva de circularidad, aplicada a la movilidad urbana, propone un sistema multimodal que permita al usuario acceder a una variedad de opciones, que

incidan en el aprovechamiento colectivo, y combinarlas de manera eficiente en función de lo que le convenga.

En una aplicación de estas características se podría incorporar una red de bicicletas de acceso público u otros vehículos sostenibles de movilidad unipersonal destinados al uso compartido, cuando se aseguraran los recursos y condiciones para desplegarlos por la ciudad. Estos servicios podrían a su vez integrarse con los datos y contenido de la plataforma digital existente para el transporte público municipal en autobús. A su vez, podrían introducirse funciones de gestión de títulos de viaje y un sistema integrado de billeteaje y pago.

Todo ello unido al fomento de hábitos saludables y libres de emisiones como los desplazamientos a pie, con infraestructuras debidamente habilitadas para un tránsito peatonal cómodo y seguro.

Las dificultades técnicas para añadir zonas peatonales, carriles bus y ciclovías en el estrecho trazado de Praia requerirían un análisis caso por caso de su viario para estudiar la viabilidad de acometer alteraciones del tráfico o redistribuciones de los sentidos de circulación y, en especial, la consideración de esos usos emergentes en el diseño y planificación de las nuevas vías con las que la Cámara Municipal pretende mejorar las comunicaciones en la ciudad, de acuerdo con sus ejes de acción prioritarios. Además, el desarrollo paulatino de algunas zonas de bajas emisiones en puntos críticos de congestión de tráfico y, a tales efectos, la creación de plazas de aparcamientos disuasorios en localizaciones estratégicas en torno a esas áreas, podrían favorecer la liberación de nuevos espacios actualmente destinados a la circulación y estacionamiento de vehículos.

Por otro lado, el ordenamiento territorial y la planificación urbana deben contemplar el futuro crecimiento de la ciudad en base a un modelo de desarrollo compacto que contribuya a disminuir los desplazamientos.

Esta combinación de elementos conformaría un sistema de transporte multimodal con el que abordar el doble reto de la sostenibilidad medioambiental y la inclusión social.

### **Creación de un órgano municipal para mejorar la movilidad de las personas en Praia**

Bajo la dirección de la Cámara Municipal de Praia y su área de Infraestructuras y Transportes, tendría un valor estratégico la creación de un órgano no político ni administrativo que sirva como grupo de trabajo participativo para promover

y supervisar proyectos de movilidad. Esta iniciativa identificaría y coordinaría oportunidades para los diversos actores involucrados en esta materia, como usuarios, los sectores del taxi o del transporte público, así como colectivos sociales, empresas, instituciones, universidades, centros de investigación e incubadoras o aceleradoras de proyectos.

## Participación en proyectos Interreg MAC

El municipio de Praia debe beneficiarse del intercambio de conocimiento, sinergias y oportunidades generadas en el desarrollo de proyectos para promover la movilidad urbana sostenible en la región macaronésica, en el marco del Programa de Cooperación Territorial Europea Interreg MAC. Así lo amerita su papel central en el contexto caboverdiano y su posición estratégica en las relaciones con las islas españolas de Canarias y los archipiélagos portugueses de Madeira y Azores que, junto a Cabo Verde, conforman la Macaronesia.

Es necesario resaltar que en las ciudades europeas es frecuente la participación proporcional del Estado en la financiación del transporte urbano de las ciudades de más de 50.000 habitantes o capitales regionales o insulares, y esta sería una vía a explorar.

## Impulso a las aplicaciones digitales de movilidad mediante el desarrollo e implementación de metodologías de innovación abierta

Nuestro estudio concluye además que, si bien la falta de recursos no ha permitido hasta la fecha el desarrollo de modelos digitales de movilidad compartida, estos tendrían buena acogida entre una amplia gama de actores institucionales, sociales y del sector privado en Praia, en especial los relativos al uso compartido del taxi o vehículos con conductor bajo demanda.

Por ello, resultaría de interés público acompañar las acciones de un órgano municipal de movilidad con el desarrollo e implementación de metodologías colaborativas que impulsen la innovación mediante la formación de alianzas que involucren a una variedad de sectores. Esta estrategia de cooperación intersectorial perseguiría el desarrollo de aplicaciones digitales que favorezcan la integración de los diversos elementos propios de un sistema flexible e inclusivo de movilidad intermodal.

Los eventos de colaboración abierta son un buen ejemplo de metodologías de esta índole. Esta iniciativa resultaría estratégica en el caso de Praia, ha sido

ampliamente usada por organizaciones internacionales, bancos multilaterales de desarrollo y otras entidades públicas y privadas con el objetivo de fomentar la innovación colaborativa para dar respuesta a desafíos específicos de interés público, a través del intercambio de conocimiento y el uso de código abierto. Este tipo de iniciativas favorecen la implicación de una amplia variedad de actores locales para dar solución a problemas locales, con énfasis en el empoderamiento de las mujeres, los jóvenes y grupos vulnerables. Además, constan de procesos de capacitación y aceleración, mientras que el fomento de alianzas clave a nivel local entre la sociedad civil, el sector público y el privado impulsa actuaciones de marcado interés social y asegura la continuidad de los proyectos.

El sistema propuesto supondría una actividad en la que se presenta un reto y se involucra a estudiantes universitarios, desarrolladores, miembros de startups, actores clave de movilidad en la ciudad, responsables de políticas públicas, colectivos sociales (con énfasis en organizaciones comunitarias que abogan por los derechos de las mujeres), grupos sectoriales, incubadoras o aceleradoras de proyectos, y posibles financiadores, tanto en el sector privado como en instituciones internacionales.

La preparación del evento se prolongaría durante varios meses. En las etapas previas a su celebración, se organizan acciones de capacitación y mentoría, de modo que los actores clave empiecen a establecer contactos y a colaborar de manera preliminar sobre un único reto planteado, en el que trabajarán por equipos en las jornadas intensivas del 'hackathon'.

Además, esto supone, en sí mismo, un primer paso para impulsar la gestación de prototipos tecnológicos y sentar las bases para su posterior desarrollo, al favorecer la incubación de proyectos y la formación de alianzas estratégicas que permitan mejorar, en este caso, los problemas de movilidad urbana de Praia, mediante el fortalecimiento del tejido productivo local.



# EL PROYECTO EN LA PALOMA

# DIAGNÓSTICO

## Caracterización del municipio La Paloma

El municipio La Paloma está ubicado al sureste del departamento de Rocha en la República Oriental del Uruguay, a una distancia de 238 km de Montevideo, capital del país y 28 km de la ciudad de Rocha, capital del departamento. El territorio se caracteriza por una extensa faja costera de 20 km de longitud, conformada por una cadena de playas sobre el océano Atlántico, con un importante sistema dunar.

El municipio fue creado en 2010 y con apenas 13 años de existencia, todavía enfrenta importantes desafíos para implementar políticas y acciones en su territorio, desde la disponibilidad de recursos financieros y humanos hasta el necesario aprendizaje de la gestión territorial en cercanía con la gente. Sin embargo, ha desarrollado interesantes aportes al desarrollo local.

En el último censo de población y vivienda (2011) el municipio tenía una población de 5.516 habitantes y el 96 % de la población correspondía a población urbana, concentrada principalmente en pequeñas localidades ubicadas sobre el litoral oceánico, cuyo origen y crecimiento está asociado a la actividad turística.

Dentro de la actividad económica-productiva del municipio, la principal protagonista es la actividad turística. Esto ha sido así desde el inicio de la ocupación del territorio, pero ha ido variando en su forma y su volumen a lo largo de los años. La pesca y la actividad portuaria constituyen los otros dos principales rubros económicos. Recientemente, surgió una nueva actividad dinamizadora, no tradicional en la zona, asociada al Centro Universitario Regional Este de la Universidad de la República, cuya sede se localiza a 25 km de la localidad de La Paloma.

## Forzantes climáticos e impactos esperados

El nivel de vulnerabilidad de los territorios costeros del país es alto, asociado a cambios en las precipitaciones, modificación de los patrones de viento y aumento del nivel medio del mar. En el territorio de La Paloma, el principal factor de incidencia es el aumento del nivel medio del mar, cuyos principales riesgos asociados son: la inundación costera y la erosión.

Los ecosistemas costeros más sensibles, el sistema dunar y el sistema de humedales, se ven afectados por eventos de inundación y de retroceso estructural de la línea de costa, disminuyendo su capacidad de provisión de servicios de

protección. En consecuencia, se produce la pérdida de bañados interdunares, la pérdida de vegetación costera, la pérdida de arena y la humidificación de playas.

La economía local se basa en gran medida en sus recursos naturales y su capacidad de prestación del servicio de recreación; por lo cual la alteración de estos ecosistemas contribuye a afectar los principales medios de vida de la población: el turismo de sol y playa, la actividad portuaria y la pesca.

### Oportunidades y limitaciones para un desarrollo local climáticamente resiliente

- La Paloma es reconocida por tener señas de identidad propias: vida tranquila, saludable y en contacto con la naturaleza. Esta identidad, relacionada directamente con las características ambientales de su territorio, es valorizada tanto por la población local como por los turistas y se asocia a un sentimiento de orgullo “palomense”.
- El entorno natural se mantiene aún poco modificado y con variedad de paisajes: océano, lagunas, áreas protegidas, ruralidad. La Paloma es un referente nacional por los proyectos de cuidado ambiental impulsados por las autoridades y comunidades locales.
- Los indicadores de calidad de vida presentaron en el último Censo de Población valores positivos que superan los valores departamentales y, en muchos casos, los promedios nacionales.
- El municipio ha mostrado un crecimiento sostenido de población en un departamento tradicionalmente emisor. Existe un proceso sociodemográfico con aumento sostenido de población con residencia permanente o temporal de larga estadía fuera de temporada de verano, que incluye nuevos perfiles de pobladores.
- A pesar de su escasa población, el municipio cuenta con una alta dotación de infraestructura de comunicación y conectividad, que destaca por la buena conexión física por rutas nacionales y puerto y por la capacidad instalada de fibra óptica, respectivamente.

## Limitaciones

- Aunque La Paloma es un centro urbano referente a escala local, su ambiente y diseño urbano son poco atractivos y con déficits funcionales que limitan su potencial de convertirse en un centro de atracción a escala municipal e incluso de todos los balnearios de la costa de Rocha.
- La dispersión de la población en un territorio muy extendido supone una limitación para concretar las inversiones necesarias para conformar un centro urbano atractivo con infraestructuras y servicios diversos.
- La situación de riesgo en la que se encuentran los recursos naturales costeros como consecuencia del aumento del nivel medio del mar añade un elemento adicional de incertidumbre a la sostenibilidad en el tiempo de la economía local estacional basada en el turismo de sol y playa y los recursos pesqueros.
- Aun frente el aumento de población residente y los cambios recientes en la dinámica socio-urbana, la caída de la actividad en baja temporada sigue siendo una limitante para asegurar la sostenibilidad de las fuentes laborales.
- Existen dificultades para sostener las iniciativas de desarrollo local, ya sea impulsadas por el sector público o por la propia iniciativa privada. Las iniciativas surgen en forma independiente sin capacidad de involucrar diferentes ecosistemas empresariales y sociales, limitando su posibilidad de complementariedad.
- A pesar del fuerte sentimiento de identidad local de los pobladores, no existe la cohesión necesaria a nivel colectivo para lograr un acuerdo sobre el proyecto o modelo de desarrollo que se desea impulsar en el municipio.

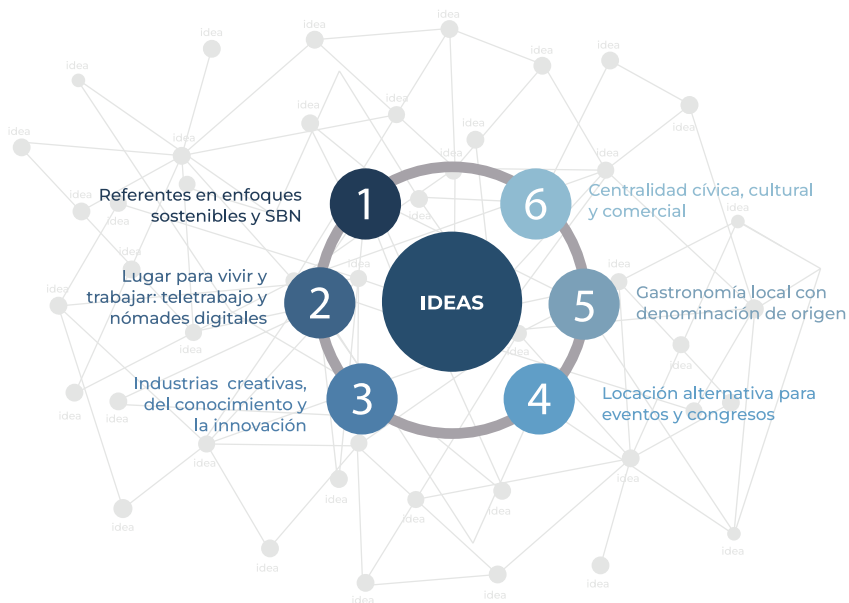
# LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO LOCAL

## Sistema de ideas fuerza

A partir del diagnóstico se construyó un sistema de 6 ideas fuerza estratégicas orientadas a promover el desarrollo local endógeno y climáticamente resiliente.

Cada una de estas ideas se nutre de los fenómenos actuales observados, de ideas de proyectos anteriores y de proyectos en ejecución. No tienen la pretensión de abarcar el conjunto de dimensiones capaces de ser integradas en un plan de desarrollo local, pero sí de conformar un grupo con potencial para impulsar una perspectiva de desarrollo con una marcada identidad territorial sostenible e inclusiva.

Recogen la acumulación de pensamiento y acción local para el desarrollo y agregan valor combinando oportunidades para el fortalecimiento del tejido productivo local con un enfoque de adaptación a los impactos esperados del cambio climático en el territorio.



*El municipio La Paloma es un territorio abierto al mundo que apuesta a un desarrollo local basado en sus fortalezas endógenas, protegiendo sus playas y sus ecosistemas naturales y aprovechando las capacidades innovadoras y creativas de su comunidad, para construir un futuro equitativo y solidario.*

## **1** Territorio referente en soluciones de adaptación al cambio climático basadas en ecosistemas

Esta idea se enfoca en el fortalecimiento de las capacidades, tanto del sector público como privado, para desarrollar e implementar soluciones de adaptación basadas en ecosistemas, que contribuyan a la conservación del sistema costero y de humedales, en virtud del conocimiento que se ha generado sobre el territorio derivado de su localización en la Reserva de Biosfera Bañados del Este y la presencia de un área protegida dentro del municipio. Se orienta al desarrollo de conocimiento y experiencia práctica en el diseño y aplicación de soluciones que, a la vez que contribuyen a la conservación de los ecosistemas, utilicen su potencial para contribuir a la adaptación al cambio climático, tales como: espacios públicos asociados a infraestructura verde, infraestructura azul, arbolado público, entre otros.

## **2** Lugar para vivir en forma permanente o temporal, por su calidad ambiental, su infraestructura tecnológica y su capital sociocultural

Frente a las des-economías y la crisis de las grandes ciudades, las ciudades intermedias y pequeñas se posicionan para recibir nuevos habitantes temporales o permanentes que, de acuerdo con las tendencias actuales, buscan un lugar desde donde trabajar combinando esta actividad con el conocimiento de culturas y paisajes diferentes. La Paloma tiene condiciones excepcionales para ello, por su paisaje y recursos naturales y por la infraestructura tecnológica y de alojamiento. Este fenómeno de personas que trabajan desde La Paloma ya existe sin que se hayan realizado esfuerzos específicos para potenciarlo. Esta idea busca impulsar una estrategia de desarrollo que aproveche los recursos locales y cree nuevas condiciones para atraer un público local e internacional.

## **3** Desarrollo local basado en industrias del conocimiento y la innovación, apoyadas en la capacidad creativa de la comunidad

Diversificar el rol de La Paloma como destino turístico también implica pensar otras formas de desarrollo que aprovechen sus potencialidades menos exploradas. La Paloma reúne varias condiciones que pueden habilitar el desarrollo de las industrias creativas y del conocimiento para generar soluciones innovadoras para el desarrollo sostenible y climáticamente resiliente. Esta estrategia busca activar las capacidades de los recursos locales, ponerlos en valor y proyectarlos en un nuevo espacio de coordinación para conectarlas con el mercado de las industrias creativas a escala nacional y global. En particular, se pondrá foco la innovación colaborativa para el diseño de procesos, productos y servicios en el marco de la economía circular.

## Desarrollo local basado en industrias del conocimiento y la innovación, apoyadas en la capacidad creativa de la comunidad

4

La Paloma tiene potencial para desarrollar congresos, seminarios y eventos ofreciendo una propuesta de escala media y chica, alternativa a otros destinos nacionales. Para ello se requieren acuerdos público-público y público-privado, en el marco de una agenda anual compartida, centrada en las temáticas en las que La Paloma presenta fortalezas específicas y ventajas competitivas: eventos vinculados a actividades académicas y de investigación; eventos asociados al turismo; gestión de áreas protegidas y espacios costeros; eventos asociados a los deportes, en particular el surf y la actividad náutica; eventos vinculados a las industrias creativas y del conocimiento.

## Circuitos de gastronomía local con denominación de origen comprometidos con la economía circular, inclusiva y solidaria

5

En la región de La Paloma existen cadenas y micro-cadenas de producción que proveen alimentos del océano, la laguna, el monte, las praderas, la sierra, los palmares, las huertas y viñedos, que ofrecen la posibilidad de conformar un menú original, propio del lugar y representativo de su ecosistema socio-ecológico-cultural. El impulso a la gastronomía y el turismo gastronómico como un motor del desarrollo sostenible e inclusivo es una oportunidad que ha sido reconocida en anteriores programas de desarrollo. Esta estrategia busca retomar el acumulado de los proyectos vinculados al sector alimentos y gastronomía que existen o existieron en los últimos años, para reimpulsar una línea de trabajo que englobe producción, elaboración, logística y comercialización de alimentos, con un enfoque ecosistémico y circular.

## La Paloma es el centro cívico-comercial-cultural de las localidades y balnearios de la Ruta 10

6

Esta idea estratégica propone proyectar la centralidad urbana de La Paloma como espacio capaz de concentrar servicios y oficinas públicas, educación técnica y terciaria, servicios de salud y de cuidados, actividad financiera y comercial, actividades culturales y recreativas, consolidándose como centro cívico-cultural-comercial de referencia para toda la región y más allá de los límites municipales. La consolidación de un modelo territorial de este tipo hará posible desarrollar un sistema de transporte público y una infraestructura vial y ciclista que conecte las zonas residenciales y de residencia turística, dentro y fuera del municipio, con el centro de referencia. La Paloma ya tiene esa vocación, pero necesita un impulso adicional que haga viable la inversión pública y privada necesaria para acompañar el crecimiento demográfico y el desarrollo local esperados.

# IMPULSO AL DESARROLLO DE LAS IDEAS FUERZA

## Multiespacio público de trabajo colaborativo

El Proyecto también impulsó directamente el desarrollo de las ideas fuerza. En particular, se puso el foco en la creación de un multiespacio de trabajo, de carácter público, como catalizador para la colaboración y el intercambio de ideas, alentando a la comunidad a explorar nuevas perspectivas y oportunidades para implementar el sistema de ideas fuerza en su conjunto.

### Visión y misión

El multiespacio de trabajo colaborativo Casa del Mar es un entorno propicio para el desarrollo de actividades que fomenten el tejido productivo local, fusionando el coworking y el intercambio de saberes con el desarrollo sostenible y climáticamente resiliente, en clave participativa, comunitaria, e inclusiva.

Su misión es promover el intercambio amplio y abierto de saberes, colocando el foco en temáticas y sectores identificados como prioritarios para el desarrollo local climáticamente resiliente de La Paloma. Los temas clave de interés fueron definidos en función de las fortalezas y oportunidades locales, los intereses de potenciales usuarios y usuarias locales e internacionales y el sistema de ideas fuerza propuesto para impulsar el desarrollo endógeno:

- Manejo del espacio costero y conservación de la biodiversidad
- Adaptación al cambio climático basada en ecosistemas
- Industrias creativas
- Deportes náuticos
- Innovación tecnológica
- Economía circular
- Conservación del patrimonio cultural

La propuesta de valor radica en la combinación de un ambiente profesional enfocado en el desarrollo sostenible, la creatividad y la participación comunitaria, con una localización única frente al mar, en un entorno natural, distendido y tranquilo que favorece el desarrollo de las áreas de conocimiento y actividad que busca promover.





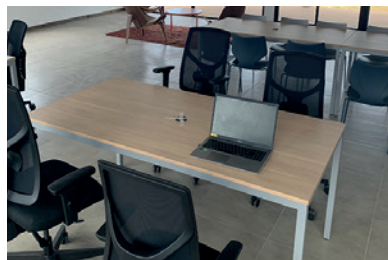
## INTERVENCIÓN FÍSICA EN CASA DEL MAR

Durante el proceso de elaboración del Proyecto surgió la oportunidad de intervenir en la infraestructura física de un edificio ubicado en la faja costera de La Paloma, que durante mucho tiempo estuvo sin uso y deteriorado, pero que se encontraba en proceso de reconstrucción por iniciativa del municipio y del Proyecto SOS La Paloma, una asociación civil abocada a la conservación de los recursos naturales.

El aporte del Proyecto permitió completar el equipamiento exterior e interior de la edificación para orientar el uso de la edificación refaccionada hacia la concreción del sistema de ideas fuerza para desarrollo local sostenible y generar las condiciones para materializar el plan de gestión del multiespacio de trabajo colaborativo Casa del Mar.

El acondicionamiento del espacio interior se centró en lograr un espacio flexible y adaptable a distintas actividades. El diseño espacial y la elección del equipamiento busca crear una imagen de diseño innovador, que cree un ambiente estimulante, capaz de atraer a las comunidades beneficiarias.

Fue pensado para promover y facilitar distintos usos: espacios de trabajo para individuos o grupos, lugar de reuniones, seminarios, charlas y capacitaciones.



El acondicionamiento del espacio exterior buscó ordenar el entorno, jerarquizando los espacios peatonales y el acceso por medios de transporte activo.

En el espacio exterior se instaló un jardín demostrativo del ecosistema nativo costero, como una propuesta de adaptación basada en ecosistemas.

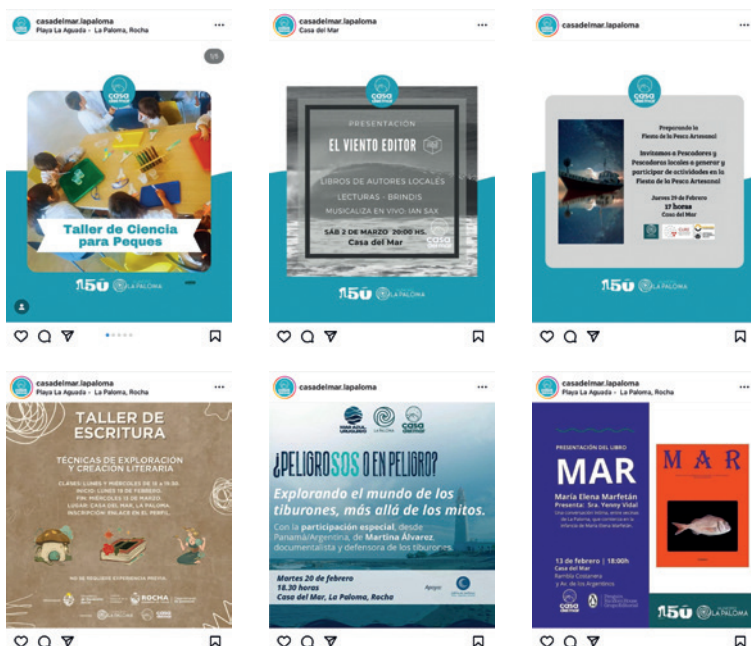


Además, el Proyecto contribuyó con el desarrollo de la identidad visual y el plan de comunicación de Casa del Mar.

Su imagen de marca combina los conceptos clave de la esencia de Casa del Mar: simboliza la conexión constante con el mar y la innovación que trasciende fronteras. La creación de una red dinámica que refleja la comunidad local y se expande hacia el horizonte global. Los colores suaves evocan la calma y tranquilidad del entorno.



## En Casa del Mar ya comenzaron las actividades



# RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN Y ENCUENTROS CON ACTORES LOCALES

Al margen de la revisión de literatura académica y otras fuentes secundarias, la recopilación de datos para este proyecto se produjo de manera directa con observaciones sobre el terreno, así como con entrevistas, reuniones y talleres con actores locales.

## PRAIA

En Praia se realizaron observaciones sobre el terreno en un amplio abanico de barrios de rentas altas, medias y bajas, así como mediante entrevistas y reuniones mantenidas entre el 1 y el 7 de marzo de 2023 con actores y grupos de interés. Los encuentros fueron organizados por la oficina de Daniel Lima, director de Infraestructuras y Transportes de la Cámara Municipal de Praia, quien estuvo presente en todos ellos y aportó también información valiosa.

Lima también participó con nuestro equipo en una serie de reuniones en Santa Cruz de Tenerife entre los días 24 y 27 de abril de 2023. Los encuentros sirvieron para profundizar y completar las observaciones y conclusiones iniciales, así como para favorecer el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre actores clave de movilidad en Canarias y el representante de la capital caboverdiana.

A continuación, se enumera el listado completo de entrevistas y reuniones mantenidas en Praia.

- Francisco Carvalho, alcalde de Praia.
- Henrique Duarte, presidente del Consejo de Administración de Sol Atlántico, la única empresa de transporte público que opera el servicio urbano de autobuses en Praia.
- Hugo Fernandes, gerente de Transescolar CV, empresa de transporte escolar y ocasional.
- Adriano Monteiro, presidente de la Asociación de Conductores de Taxi de Praia.
- Domingo Tavares y Edmilson De Jesus Almeida, presidente y vicepresidente, respectivamente, del Sindicato Nacional de Conductores Profesionales, y también dirigentes de la Asociación de Hiaces de Santa Cruz.
- Ricardo Gomes, técnico gestor de la Cámara Municipal de Praia para el proyecto del Pacto de los Alcaldes del África Subsahariana.
- Victor Coutinho, presidente del Consejo de Administración de la Empresa de Estacionamiento e Mobilidade da Praia (EMEP).
- António Santos, director del Servicio de Carreteras y Transportes de la Dirección General de Transporte por Carreteras (DGTR, por sus siglas en portugués).
- António Martins Tavares, administrador de la institución nacional de Carreteras de Cabo Verde (Estradas de Cabo Verde).
- Adylson Sousa y Ulisses Lima da Cruz, técnicos del Instituto Nacional de Estadística de Cabo Verde.
- Elisângela Monteiro, Marline Gomes y Maria de Fátima Tavares, representantes de la asociación comunitaria de São Paulo, un barrio de la periferia de Praia con enormes deficiencias de infraestructura y servicios básicos, con mayoría de población joven y de familias de baja renta encabezadas por madres solteras.

A continuación, se indican los encuentros mantenidos en La Laguna y Santa Cruz de Tenerife con la

participación de Daniel Lima y los siguientes representantes públicos y del sector privado en Tenerife.

- Vicepresidente primero y consejero insular de Carreteras, Movilidad e Innovación del Cabildo de Tenerife, Enrique Arriaga, junto con la consejera delegada de Acción Exterior del Cabildo de Tenerife, Liskel Álvarez.
- Dirección y representantes de TITSA y Metropolitano de Tenerife (Metrotenerife).
- Representantes del Clúster Canario de Transporte y Logística en CEOE Tenerife.
- Cónsul Honorario de Cabo Verde en Canarias, Juan Cárdenes.
- Concejala del Área de Movilidad y Accesibilidad Universal, Evelyn Alonso, y directora general de Movilidad, Ofelia Manjón (Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife).

## LA PALOMA

En La Paloma, se realizaron diversas reuniones preliminares de trabajo con el alcalde y su equipo técnico para acordar el enfoque general del proyecto y obtener información de diagnóstico de primera mano.

Además, el análisis de percepciones, que se incluyó como parte fundamental del enfoque metodológico adoptado, se basó en entrevistas individuales realizadas a referentes locales, turistas, vecinos y vecinas. Estas entrevistas incluyeron el diálogo abierto y espontáneo con los entrevistados, lo que permitió conocer distintas perspectivas individuales y colectivas, así como identificar áreas de consenso y disenso sobre los problemas y las oportunidades locales.

A continuación, se enumera el listado completo de personas entrevistadas:

Ana Claudia Caram | Alfonso Santini | Ángel Segura | Beatriz Ballesteros | Beatriz Orrego | Bettina Moreira | Carolina Segura | Cecilia de Soto | Cecilia Laporta | Daniel Kochen | Delvair Amarilla | Federico Pérez | Javier Bittencourt | Joaquín Márquez | José Luis Olivera | Manuel Lázaro | Marcelo Bruno | Mariana di Paula | Matías Medeiros | Paula Schwedt | Rodolfo Vogler | Sergio Muniz | Thibault Durand | Valentina Machín | Victoria Mogni |

También se realizó un taller de discusión y acuerdo con participación de las personas previamente entrevistadas en el que se buscó validar la pertinencia de las ideas fuerza para el desarrollo local, priorizarlas y seleccionar aquellas con mayor viabilidad para desarrollar un modelo de negocio y una intervención en infraestructura física en el marco de este proyecto. Este taller se realizó en La Paloma el 18 de octubre de 2023.

Además se realizaron diversas reuniones de trabajo con las autoridades municipales y con otros referentes locales especialmente vinculados a las ideas priorizadas para el desarrollo local endógeno, con el fin de incorporar el conocimiento local y favorecer la sostenibilidad del modelo de desarrollo y las ideas fuerza en el tiempo.

El 28 de diciembre se realizó un evento por la inauguración del espacio Casa del Mar. Finalmente, el 5 de febrero de 2024 se realizó un encuentro abierto al público para la presentación y entrega final del trabajo, liderado por el alcalde del municipio La Paloma Sergio Muniz, que contó con la participación (a distancia) del Sr. Pedro González Delgado, Director de Cooperación del Cabildo Insular de Tenerife.





