

LA EQUIDAD SOCIAL COMO EJE TRANSVERSAL EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA

Lic. Dayana Mesa Martínez

Socióloga, Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas, Cuba

dmmartinez@uclv.edu.cu

Msc. Darmis Machado Machado

Socióloga, Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas, Cuba

darmis@uclv.edu.cu

RESUMEN

Las políticas sociales juegan un papel protagonista en la generación de procesos de equidad social, como mecanismos de redistribución de riquezas, instrumento para cambiar la realidad en todas las esferas, teniendo en cuenta la heterogeneidad social. Permiten diseñar e implementar acciones afirmativas focalizadas en los grupos en desventajas sociales.

Rebasar todos los desafíos que enfrenta la sociedad en cuestiones de equidad social en el ámbito de la movilidad urbana implica la participación activa de diversos sectores sociales en todas las esferas, complementados con políticas sociales con el objetivo de eliminar las desigualdades sociales. El aumento de las desigualdades en la actualidad, a nivel mundial, en el acceso de los países y las personas, al uso y control de los recursos y beneficios, lleva a plantear los objetivos de equidad como sustanciales al desarrollo.

La gestión de la movilidad urbana debe articular como enfoque transversal la equidad social, teniendo en cuenta los diferentes grupos sociales que interactúan en el escenario urbano, para eliminar la segregación socio-espacial, la fragmentación social, que produce y reproduce desigualdades sociales y exclusión social. Significa incluir espacios de participación real que conviertan a los diversos actores sociales en protagonistas de los procesos de diseño, planificación, implementación y evaluación de las políticas sociales. Desde esta visión, es preciso promover mecanismos de acceso y control de los recursos de forma diferenciada, teniendo en cuenta las condiciones de partida de los individuos heterogéneos.

La gestión de la movilidad en la ciudad de Sagua La Grande se ha caracterizado por la sectorialidad, la centralización de los espacios, el verticalismo en la toma de decisiones, el

asistencialismo basado en enfoques tecnicistas y normativos, provocando la reproducción de la segregación y la polarización espacial de los diferentes grupos sociales.

Los resultados evidencian el aumento de la segregación socio-espacial en la reproducción del patrón de movilidad descendente que incluye a las mujeres, personas no blancas, bajo nivel educacional y la carencia de activos, combinados estos rasgos con una transmisión generacional de las desventajas.

La transversalización del enfoque de equidad social en la gestión implica insertar en el debate la situación de los asentamientos con mayor precariedad y desventaja social; incorporando la economía que se desarrolla en ellos, la creatividad que surge de sus prácticas para la construcción de viviendas y recuperación de espacios públicos con el fin de convertir buenas prácticas en buenas políticas.

Palabras clave: Movilidad urbana sostenible, equidad social, gestión de la movilidad

PONENCIA

A escala mundial y en América Latina, los estudios en torno a la movilidad urbana sostenible han alcanzado gran connotación, asociado a problemáticas como la segregación socio-espacial, la fragmentación del espacio, la informalidad urbana, la exclusión y la vulnerabilidad, así como la necesidad de evaluar los efectos concretos de la planificación y la gestión de sus políticas.

La movilidad urbana debe analizarse de una forma integral, exenta del pensamiento fragmentado, reduccionista que en ocasiones discrepa y deja vislumbrar como única la visión del transporte, la infraestructura y el desplazamiento vinculado a vehículos motorizados. En este tipo de análisis, se excluye en el debate el individuo en su realidad socio-económica y espacial, las estructuras urbanas, los usos y las necesidades diferenciadas y heterogéneas de los usuarios. En resumen, se suprime la accesibilidad como garantía de lograr condiciones de sostenibilidad en una actividad cotidiana e indispensable que se encuentra en el centro de la dinámica de las ciudades.

La movilidad urbana sostenible, entendida en articulación con otras estructuras que intervienen en la dinámica urbana, integra dimensiones que no solo tienen en cuenta el transporte y los viales, sino que muestra singular atención a la segregación, las desigualdades, la cultura, la pobreza, la ideología y se ha incorporado en las políticas de desarrollo humano. ¿Entonces, la movilidad es una necesidad indispensable desde el punto de vista económico y social?

A partir de la expansión urbana se ha convertido en una condición clave de acceso al mercado laboral, a la vivienda, a la educación, a la cultura, el ocio, a la familia y los servicios. Se convierte en un factor en la vida cotidiana de las personas y tiene un costo económico, social y medioambiental.

La movilidad centra su objeto de estudio en la persona y su entorno desde un plano integral y no sectorial, permitiendo descubrir y entender problemáticas de inequidad en la infraestructura vial, accesibilidad, movilidad o inmovilidad de las personas marginadas o en condiciones de vulnerabilidad social.

¿QUÉ LUGAR OCUPA LA SOSTENIBILIDAD EN LA MOVILIDAD URBANA?

La sostenibilidad no solo articula la dimensión ambiental, sino que es una categoría multidimensional que engloba el desarrollo de una política pública basada en estudios de desplazamiento urbano e interurbano; un sistema de transporte público accesible en términos de seguridad, oportunidad, cobertura, equipamientos y precios razonables. Según Manuel Herce Vallejo:

"(...) se centra con mucha más fuerza en el análisis y en las proposiciones de las necesidades de los peatones, de los usuarios del transporte colectivo o de los ciclistas. En este sentido, más 'que resolver' los problemas de circulación de los autos, que tanto han preocupado a los ingenieros de tráfico, tránsito y transporte, este concepto plantea la búsqueda de condiciones adecuadas de movilidad de las personas y mercancías, bajo criterios ambientales, sociales y económicos". (Herce, 2009:15)

Desde esta perspectiva, el estudio que se presenta centra su atención en la evaluación de las políticas de gestión y planificación de la movilidad urbana y los costos sociales en término de equidad social, teniendo en cuenta la heterogeneidad de la estructura social, las nuevas problemáticas que enfrentan las ciudades cubanas y el proceso de cambio socioeconómico en Cuba.

Se impone el estudio de las brechas de equidad social por las que atraviesa la sociedad, dado que el análisis de la movilidad urbana, subsiste desde la superficie, sin profundizar en las contradicciones vigentes. Se trata de impregnar el carácter crítico a un modelo de gestión de la movilidad desigual, centralizado, vertical; sin tener en cuenta las características, particularidades, potencialidades de cada contexto.

¿QUÉ ENTENDER POR EQUIDAD SOCIAL? ¿CÓMO SE ARTICULA CON LA MOVILIDAD? ¿CÓMO SE INSERTA LA SOCIOLOGÍA EN EL DEBATE?

La equidad social no solo implica acceso a los diferentes recursos sociales (movilidad, servicios, infraestructura, propiedades de inmuebles, vivienda, empleo, salud y educación); sino que a la vez incluye el uso y control de estos recursos. Es tener acceso a sus beneficios a través de activos, no solo desde lo material, sino que todos los grupos sociales en condiciones de desventajas social y

vulnerabilidad puedan acceder y tener control sobre el conocimiento, la cultura y la toma de decisiones.

“Por equidad se entiende un tratamiento imparcial a todas las personas independientemente de su posición y origen social, en relación con las oportunidades de acceso al bienestar, la distribución de beneficio y de costos del desarrollo, sobre la base del establecimiento de reglas que aseguren dicha imparcialidad. Equidad e inequidad se refieren, en un sentido operacional y de cara a las políticas sociales, a la forma en que una sociedad concreta distribuye bienes, servicios, poder político y recursos en general, al acceso a ingresos, activos, satisfacción de necesidades, participación, libertades políticas, entre los diferentes sectores que la integran”. (Espina, 2010:7).

Se plantea como emergente de las investigaciones de equidad social, tener en cuenta las condiciones de partida de los diferentes individuos para acceder y controlar los recursos, beneficios, derechos y oportunidades. La producción y reproducción de brechas de equidad social se amplían de manera diferente de acuerdo al contexto, el momento histórico, situación económica, social, política, cultural.

Las brechas de equidad social son producto del vertiginoso desarrollo y dinámica de la estructura social, la cual se compone de diferentes grupos sociales; su movilidad es de forma ascendente y descendente, fenómeno donde intervienen factores económicos, hereditarios, posición en la jefatura, redes sociales; que marca la existencia de desigualdades socio-estructurales.

“Las condiciones de partida asimétricas entre los diferentes grupos sociales (...) se traducen en barreras a la movilidad social ascendente para los grupos en desventaja y en la persistencia y ampliación de desigualdades de soporte estructural (desigualdades económicas y de desempeño social) y simbólico (pervivencia de estereotipos, prejuicios y actitudes discriminatorias)”. (Espina, 2010:30)

El aumento de las desigualdades en la actualidad, a nivel mundial, en el acceso de los países y las personas, al uso y control de los recursos y beneficios, lleva a plantear los objetivos de equidad como sustanciales al desarrollo. En definitiva, la equidad obliga a plantearse objetivos a conseguir para avanzar hacia una sociedad más justa.

El enfoque de equidad social en la gestión de la movilidad permite introducir cambios en las concepciones existentes en torno a su planificación, desde una racionalidad que se entendía básicamente como un ejercicio centralizado de decisiones de asignación, a otra que se sustenta en el carácter colectivo y heterogéneo de la base social, con la municipalidad como centro articulador de una gestión negociada entre diversos actores.

Este proceso supone la generación de oportunidades de acceso y control del transporte público seguro y estable que conecte todos los espacios de la ciudad y la infraestructura, basada en necesidades heterogéneas. Implica el fortalecimiento de actores de cambio preexistentes y la configuración de otros nuevos; la necesidad de incrementar espacios de debate y colaboración interactores, que tendrían en su base una extendida aceptación de la igualdad y la solidaridad como valores sociales relevantes y modelo de sociedad.

El estudio se ubica en las líneas de investigación del proyecto "Fortalecimiento de las capacidades locales para la gestión integral del hábitat a escala municipal" financiado por la Agencia Suiza para la Cooperación y el Desarrollo (COSUDE) en conjunto con la Facultad de Construcciones y la colaboración del Departamento de Sociología de la Universidad Central "Marta Abreu" de las Villas, Cuba. Este proyecto interviene en varios municipios del país, en función de asesorar y acompañar a los grupos locales en el diseño de su Estrategia del Hábitat con enfoque inclusivo e integral, teniendo como punto de partida el diagnóstico de las problemáticas y potencialidades de cada escenario local. Abarca en sus líneas todas las dimensiones del hábitat, incluyendo la movilidad urbana como elemento articulador de la dinámica de las ciudades y los territorios. Uno de los municipios seleccionados ha sido Sagua La Grande, debido a las características y recursos que posee como catalizadores de procesos de desarrollo endógeno. Esta ponencia sintetiza resultados de estudios de movilidad en el centro urbano del municipio mencionado.

¿CÓMO SE ARTICULA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON LA EQUIDAD SOCIAL?

Sagua La Grande es una ciudad fundada en 1812 en las márgenes del río Sagua la Grande. Constituye un municipio de la provincia de Villa Clara ubicado al centro y norte, a 48 Km de la capital provincial; limita al sur con los municipios de Cifuentes y Santo Domingo, al este con Encrucijada, y al oeste con Quemado de Güines. Presenta una extensión superficial de 961.90 km² siendo uno de los municipios de mayor extensión, ocupando por su extensión el 4to lugar en la provincia respecto a los demás municipios y el 6to en cantidad de habitantes.

La población del municipio puede catalogarse en regresión debido a su envejecimiento progresivo, cuenta con un total de 11 771 habitantes mayor de 60 años. (Anuario Estadístico 2011) Se encuentra entre los municipios más emisores de población de la provincia de Villa Clara. El saldo de migratorio total se comporta generalmente por encima del provincial; al término del año 2011 presentaba un saldo de -7.38 contra un -4.27 que ostentaba Villa Clara. (Anuario Estadístico 2011) Es un municipio de categoría agroindustrial, las principales actividades económicas son la industria azucarera, la sideromecánica y la química, además de la ganadera, pesquera y de cultivos varios.

Lazona urbana del municipio abarca una extensión de 142.1 Km² y contiene al 56.1% de la población. En el año 2011 se localizan en edad laboral un total de 27628 habitantes, 14611 son hombres y 13017 son mujeres, que constituyen potencial humano y agentes de cambio para el desarrollo de la localidad. (Anuario Estadístico 2011)

La ciudad de Sagua La Grande puede catalogarse como monocéntrica, en el centro se ubica y se concentra la mayor cantidad de población y las instalaciones de servicios, así como la gran mayoría de los empleos. Las zonas residenciales ocupan la mayor parte de la superficie, 400.4 ha.

que representa el 57.3 %. Las zonas residenciales en desarrollo están localizadas hacia el oeste, se destaca el Asentamiento 26 de julio, zona fundamentalmente para edificios multifamiliares y hacia el norte en la zona de Nuevo Laredo y Tito González destinada a la construcción de viviendas individuales.

¿QUÉ ELEMENTOS SE ENCUENTRAN EN LA AGENDA DECISORIA DE LA MOVILIDAD?

El proceso de gestión de la movilidad urbana tiene una visión tecnicista, privilegiando los planes y programas nacionales, con un carácter de asignación de recursos, sin tener en cuenta las verdaderas condiciones, particularidades y potencialidades de las zonas urbanas. Los planes de movilidad urbana se han caracterizado por ser centralizados, mediante las decisiones del gobierno y las instituciones, con insuficiente participación de la población. Es importante señalar, que la doble subordinación de las instituciones, a niveles provinciales y nacionales, ha obstaculizado la toma de decisiones y el uso de los recursos con la autonomía que requieren los procesos de gestión. El excesivo burocratismo y verticalismo, ha impedido que se generen procesos de desarrollo endógenos y participativos.

En la actualidad, a partir de la nueva política económica y social se han implementado mecanismos de autogestión y nuevas opciones de descentralización, como el llamado transporte colectivo alternativo que incluye camiones y vehículos de tracción animal que garantizan el servicio y la conectividad entre la zona centro de la ciudad y la periferia. Este tipo de transporte tiene carácter privado, es decir, no es estatal, por lo que, la oportunidad que brinda el contexto de cambios de acceder a esta forma de empleo no estatal, reproduce el patrón histórico de movilidad ascendente, debido a que el acceso se reduce a personas con una posición ventajosa que poseen recursos y activos. Sin embargo, no tiene en cuenta, hasta el momento, acciones afirmativas y focalizadas para atender las desventajas sociales de aquellos grupos que poseen condiciones de partida diferentes (activos y capacidades) para acceder a las oportunidades que ofrece la nueva política económica.

Por ello es de esperar, entre los efectos principales de las medidas de cambio, la dinamización de corrientes de movilidad social ascendente y descendente, al crear nuevas oportunidades que podrán ser aprovechadas en mayor o menor proporción en dependencia del conjunto de activos tangibles e intangibles de los que se disponga. (Espina, 2012: 233) Desde esta concepción, se repite el patrón de movilidad selectivo basado en activos familiares y personales, con consecuencia directa en el ensanchamiento de las brechas de equidad existente (de género, territoriales, raza, y generacionales).

La falta de visión integral en la gestión de la movilidad urbana provoca que la población no se sienta implicada en los procesos, no participe, no se garantice el reconocimiento de la diversidad

y las diferencias, en función de generar condiciones de equidad a todos los grupos sociales. La ausencia de procesos de participación de los individuos desplaza sus derechos, ya que no todos los grupos tienen iguales condiciones, ni iguales niveles de acceso y control a los recursos, oportunidades y beneficios. Para garantizar la sostenibilidad en la movilidad urbana, la nueva agenda de la gestión implica favorecer acciones diferenciadas para cubrir o cerrar desigualdades, tanto en procesos como en resultados.

El conocimiento de los representantes de las instituciones que participan en la planificación y gestión, está basado en concepciones economicistas y tecnicistas en torno al tema. La movilidad incluye garantizar el transporte interurbano e intermunicipal y la calidad de los viales. Desde esta perspectiva, la insostenibilidad de la movilidad es visible, en la medida que no garantiza accesibilidad a los recursos y servicios urbanos, pues no incluye en el debate y las políticas la movilidad peatonal, ciclista y estudios de desplazamientos basados en las necesidades de los ciudadanos.

Es preciso tener en cuenta que las soluciones dependen del contexto y las necesidades cambiantes de los individuos en su heterogeneidad. Aunque reconocen que, la movilidad es una de las categorías centrales y una de las necesidades más insatisfechas del individuo, los planes evidencian la desconexión de esta con la estructura y el funcionamiento de las ciudades, poblados, asentamientos y barrios.

Los criterios expuestos por representantes de las instituciones, corroboran la inexistencia de una estrategia única de movilidad que articule todos los organismos, instituciones que intervienen en el desarrollo urbano y la población con sus diversas necesidades y expectativas. La sectorialidad ha provocado la existencia de programas desconectados de una realidad cambiante y diversa; no existe una interrelación que permita el trabajo articulado, que se realiza teniendo en cuenta solo mecanismos estatales y normativas institucionales para la gestión.

La gestión de la movilidad urbana carece de una participación real de los individuos que están implicados; en cambio la participación se evidencia de una forma institucional informativa y consultiva.

La ausencia de grupos multidisciplinarios en las instituciones, provoca la legitimación de un pensamiento reduccionista y tecnicista, que no articula el transporte y la urbanización, su dimensión ambiental, social, política y cultural.

La equidad social como eje transversal de la gestión de la movilidad, trata de garantizar la satisfacción de las necesidades biológicas y sociales materiales y no materiales, y la creación de oportunidades facilitadoras, incluidas las relativas a la participación económica, social, política y cultural. La gestión es un problema de organización, planificación de recursos, de identificación de las áreas urbanas donde se localizan las problemáticas más acuciantes relativas a los viales, el transporte, las aceras, los servicios, que están desconectadas del área central urbana; por lo que la

población se encuentra en condiciones de mayor desventaja para participar en la vida de la ciudad.

¿QUÉ CONSECUENCIAS Y COSTOS SOCIALES SE EVIDENCIAN?

Con respecto a la movilidad urbana, el transporte puede considerarse ineficiente, ya que no existe una red de transporte urbano colectivo que permita a la población trasladarse al interior de la ciudad. No existen rutas urbanas ni suburbanas, la población utiliza el llamado transporte alternativo (coches, carretones y bici-taxi) para desplazarse dentro del territorio y acude a los puntos de recogida para su traslado hacia zonas suburbanas. (PGOTU, 2012:39) Existen zonas y áreas urbanas que no cuentan con el servicio de transporte alternativo debido a que carecen de trazado vial, para el acceso directo de los bicitaxi y vehículos de tracción animal.

La ciudad cuenta con vías de amplia sección vial, en su mayoría pavimentadas y con aceras, lo que posibilita el tráfico de vehículos y peatones y el parqueo en las vías. La existencia de vías urbanas es de 80.9 Km. En la actualidad el estado técnico de las mismas se comporta de la siguiente forma: El 51.5 % en buen estado (41.56 Km.), 19.5 % en regular estado (15.83 Km.) y el 29.0 % en mal estado (23.51 Km.). (PGOTU, 2012:38)

Además cuenta con 8.70 Km. de líneas férreas que la atraviesan de norte a sur, con un ramal hacia la zona oeste. El estado de las vías férreas se considera aceptable, se repararon recientemente y fueron sustituidas todas las traviesas de madera por hormigón. (PGOTU, 2012:39) Esto permite la conectividad con otras zonas del territorio.

En la zona centro de servicios, las vías ocupan más de la cuarta parte del área, esto unido a que en esta zona las manzanas son pequeñas (0.44 ha.), por lo que existe una alta densidad vial en la misma.

El financiamiento estatal para reparación de viales de la ciudad ha sido dirigida con prioridad a las zonas urbanas de nuevo desarrollo (Asentamiento 26 de julio), basada en decisiones verticales, lo que ha imposibilitado desarrollar programas en otras áreas donde la precariedad de la infraestructura imposibilita el tránsito vehicular y peatonal. La principal consecuencia ha sido la reproducción de desigualdades en los asentamientos consolidados e informales ubicados en la periferia; provocandodegradación de los espacios urbanos, incomunicación social, segregación, tugurización y marginación social. Estas problemáticas se derivan además de la inexistencia de un diagnóstico que refleje las reales condiciones de vida de la población, así como sus potencialidades, intereses y percepciones con respecto a la movilidad.

Las desigualdades entre la zona periférica y la zona centro de la ciudad, es visible como resultado de la exclusión en los proyectos urbanos de las zonas con menor grado de desarrollo y oportunidades económicas, donde la población viven en condiciones precarias y formalmente

fuera de los beneficios que ofrecen las coberturas universales de algunos servicios públicos esenciales, cuya distribución corre a cuenta de las estructuras de gobierno, sectoriales territoriales y de la residencia legal.

UN ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD A SERVICIOS....

La accesibilidad al servicio de salud, en este caso el hospital municipal, que se encuentra en la periferia de la ciudad, se dificulta por la carencia de una red de transporte estable que los conecte con el resto de los asentamientos. Las instituciones de educación como los círculos infantiles, las escuelas primarias y las secundarias, se encuentran en déficit en zonas residenciales de la periferia provocando la dependencia a las redes de transporte que son inexistentes en toda la ciudad, para desplazarse al centro.

La centralización de los espacios públicos, de recreación y de servicios provoca la fragmentación del espacio urbano, la población de los asentamientos periféricos se encuentra excluida y marginada del desarrollo y de procesos que ocurren en el centro histórico de la zona urbana, teniendo en cuenta que el acceso está condicionado por un sistema de transporte público inexistente.

La existencia de desigualdades entre los asentamientos residenciales favorece la reproducción de desventajas socioeconómicas, teniendo en cuenta el acceso desigual de algunos individuos con respecto a las oportunidades productivas, al empleo, los beneficios, recursos, los ingresos y los servicios básicos. El derecho a la movilidad es también un espacio para la inclusión social porque exige acciones del Estado encaminadas a garantizar el acceso a los servicios y oportunidades de toda la ciudad de la población más vulnerable.

El transporte alternativo está compuesto por 35 bicitaxis, 156 coches y 66 carretones (vehículos de tracción animal), que cubren toda la ciudad. La inaccesibilidad de este tipo de transporte está dada por los precios inestables y altos, la inseguridad de su infraestructura que limita el uso de la población vulnerable como: anciano, niño, embarazada y discapacitado.

SANEAMIENTO DE LAS VÍAS

La limpieza de las calles no cubre la totalidad de la zona urbana, solo el centro cuenta con este servicio. Existen dos vertederos, uno dentro del límite urbano con un radio de contaminación de 1000 metros que afecta a 8 677 personas (20 % de la población). El segundo se encuentra cerca del límite urbano, en una zona de nuevo desarrollo. Esta situación, sumando la proliferación de microvertederos dentro de la trama urbana, provoca la obstrucción del tráfico vehicular.

Las zonas residenciales de la periferia presentan condiciones asimétricas, lo que se traduce en barreras de movilidad social, de acceso a los recursos, beneficios, opciones, oportunidades, en el acceso a la propiedad sobre los medios de producción. Además los instrumentos utilizados para distribuir estos recursos son las normas y regulaciones urbanísticas reproduciendo el tecnicismo, debido que carecen de fundamentos sociales que solo se pueden obtener a partir de diagnósticos participativos.

La desigual distribución de los recursos en la ciudad ha generado procesos de exclusión y estigmatización social, a través del aumento de las desigualdades entre el centro y la periferia urbana. Los organismos e instituciones responsables que coordinan los procesos de desarrollo de la zona urbana soslayan el elemento que es central para generar políticas sociales que sean factibles, la participación de sus habitantes.

¿Qué aporta el análisis sociológico? La universalidad del derecho a la movilidad, implica la protección tanto de quienes se desplazan a pie como por vehículos motorizados, de quienes usan el servicio de transporte público colectivo o el servicio de transporte público individual o privado; y en general se busca la protección de quienes viven en las zonas periféricas de la ciudad; de quienes presentan escasos recursos; de quienes por razones físicas, de edad, de género o cualquier otra, se encuentran en estado de vulnerabilidad, de los habitantes del hoy y del futuro; del medio ambiente; en definitiva: de la ciudad.

La equidad social en el ámbito de la movilidad urbana, representa una variable para reducir las brechas de pobreza e inequidad social, pues es un derecho que posibilita el acceso de las personas a los servicios, espacios y actividades diversas que forman parte de la dinámica de la ciudad. Así mismo, el derecho a la movilidad plantea cuestionamientos en la distribución equitativa de la infraestructura de la movilidad.

La falta de integralidad, intersectorialidad y de participación social ha producido dos espacios desiguales: la zona centro consolidada de servicios y la zona periférica de espacios empobrecidos, aislados, sin acceso a los beneficios que ofrece la movilidad. La insuficiente capacitación de los directivos, para trazar de forma autónoma estrategias de desarrollo de planes de movilidad inclusiva, ajustadas a necesidades diversas y las particularidades de la ciudad, ha provocado la exclusión de las vulnerabilidades en los procesos de gestión.

La universalidad de las políticas y el homogenismo distributivo de los recursos según normativas nacionales, reproduce y acentúa las brechas de equidad preexistentes (de raza, género y generacionales) y del perfil de movilidad ascendente selectivo.

Se ha legitimando la discriminación social, la pérdida de identidad colectiva de los ciudadanos y la creciente fragmentación entre centro y periferia como evidencia de la reproducción del patrón de selectividad territorial y de las asimetrías territoriales a partir de ventajas comparativas.

¿CUÁLES SON LOS RETOS ACTUALES DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD EN UN CONTEXTO DE CAMBIOS?

La movilidad urbana con enfoque de equidad social exige del Estado en articulación con la ciudadanía, acciones positivas encaminadas al desarrollo de políticas públicas que enfrenten, entre otros problemas, el desarrollo de diversas alternativas de movilidad para los ciudadanos, la distribución equitativa de infraestructura entre los modos de transporte, la movilidad como precondition de otros derechos fundamentales y la planeación articulada y sostenible de la ciudad y su sistema de movilidad.

La gestión pública debe estar encaminada a la reducción de la inequidad y segregación económica, social y espacial de los sectores de la población más vulnerable permitiendo el acceso de estos a los servicios y oportunidades de la ciudad, mediante un sistema de movilidad sostenible inclusivo en la distribución de los equipamientos e infraestructura de la ciudad. Este sistema de movilidad, para garantizar su condición sostenible, debe tener en cuenta no solo el transporte vehicular, sino acciones diferenciadas para el tránsito peatonal, ciclistas, para discapacitados, niños, mujeres, embarazadas, personas con bajos ingresos, adultos mayores y la población ubicada en zonas menos favorecidas por los beneficios del desarrollo. Además, la posibilidad de garantizar la capacidad de desplazamiento de los actuales y futuros habitantes de las ciudades, y el desarrollo de políticas de gestión ambiental relacionadas entre otras, con el estímulo del uso de modos de transporte no contaminantes y el ahorro de energía en los desplazamientos.

Un avance hacia la mirada integral, sistémica e integrada de la movilidad urbana remite a temas como: accesibilidad a servicios básicos; conectividad; disminución de la violencia; gobernabilidad; entorno urbano y espacio público seguro y saludable; pobreza y riqueza urbana; recuperación de centralidades; participación y gestión.

Las políticas sociales juegan un papel protagonista en la generación de procesos de equidad social, como mecanismos de redistribución de riquezas, instrumento para cambiar la realidad en todas las esferas, teniendo en cuenta la heterogeneidad social. Permiten diseñar e implementar acciones afirmativas focalizadas en los grupos en desventajas sociales.

¿QUÉ ELEMENTOS SON SIGNIFICATIVOS CUANDO SE PRETENDE LOGRAR UN SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVO?

1. Garantizar la cobertura del servicio de Transporte Público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
2. Garantizar el acceso al servicio por parte de las zonas periféricas y en especial de la población vulnerable con capacidades y posibilidades diferentes.

3. Integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, garantizando su sostenibilidad financiera, teniendo en cuenta la situación de la población en condiciones de vulnerabilidad social.
4. Racionalizar la oferta de servicios de transporte alternativo altamente contaminante, exigiendo tarifas estables accesibles para la población.
5. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida, teniendo en cuenta diagnósticos participativos de movilidad cotidiana.
6. Adaptar el transporte público a los estándares de calidad, seguridad, comodidad, accesibilidad y eficiencia vigentes.
7. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.
8. Promover el fortalecimiento de la identidad cultural, histórica y simbólica de la ciudad en los planes de movilidad urbana.

La gestión de la movilidad urbana debe articular como enfoque transversal la equidad social, teniendo en cuenta los diferentes grupos sociales que interactúan en el escenario urbano, para eliminar la segregación socio-espacial, la fragmentación social, que produce y reproduce desigualdades sociales y exclusión social. Significa incluir espacios de participación real que conviertan a los diversos actores sociales en protagonistas de los procesos de diseño, planificación, implementación y evaluación de las políticas sociales. Desde esta visión, es preciso promover mecanismos de acceso y control de los recursos de forma diferenciada, teniendo en cuenta las condiciones de partida de los individuos heterogéneos.

La transversalización del enfoque de equidad social en la gestión del hábitat implica insertar en el debate la situación de los asentamientos con mayor precariedad y desventaja social; incorporando la economía que se desarrolla en ellos, la creatividad que surge de sus prácticas para la construcción de viviendas y recuperación de espacios públicos con el fin de convertir buenas prácticas en buenas políticas.

BIBLIOGRAFÍA

CEPAL., (2000): *Equidad, desarrollo y ciudadanía*. Editorial Naciones Unidas, Santiago de Chile.

_____ (2000): *La brecha de la equidad: una segunda evaluación*. Editorial Naciones Unidas, Santiago de Chile.

_____ (2008): *Informe 1º Foro Iberoamericano de experiencias de recuperación de Barrios —QUIERO MI BARRIO*. Editorial Naciones Unidas, Santiago de Chile.

- Espina, M., (1997): "Reajuste y movilidad social en Cuba." En Revista *Cuadernos Sociológicos*, no. 2
- _____ (2006): "La Comprensión de la desigualdad" en *Temas*, La Habana, No 45.
- _____ (2005): *Políticas de atención a la pobreza y la desigualdad. Examinado el rol del Estado en la experiencia cubana*. Editorial CLACSO-CROP, Buenos Aires.
- _____ (2010): *Desarrollo, Desigualdad y políticas sociales. Acercamientos desde una perspectiva compleja*. Editorial Acuario, La Habana.
- _____ (2012): "La política social en Cuba: nueva reforma económica" en Revista *Ciencias Sociales* 135-136, La Habana, No.Especial: 227-236.
- Fantova, F., (2003): *Perspectivas en gestión de servicios sociales*.
- _____ (2007): *Nuevos modelos de gestión de los servicios sociales I forum de servicios sociales municipales*.
- Herce, M. (2009) *Sobre la Movilidad en la Ciudad*. 1ª Ed. Barcelona: Reverté. p. 15
- Planificación Física Municipal, (2012): *Plan General de Ordenamiento Urbano de Sagua La Grande*.