



POLÍTICAS DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE SABANALARGA

**LILIANA PATRICIA JARABA SALAZAR
GUSTAVO DE LA CRUZ RODRÍGUEZ
IVÁN ARTURO VARGAS FAWCETT**

**UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS
ESPECIALIZACIÓN EN GOBIERNO Y ASUNTOS PÚBLICOS
BARRANQUILLA, COLOMBIA**

2019

TABLA DE CONTENIDO

1. Planteamiento del problema.....	5
1.1 Antecedentes	6
1.2 Pregunta Problema	9
1.3 Justificación	9
2. Objetivos	11
2.1 Objetivo General	11
2.2 Objetivos Específicos.....	11
3. Alcance y Limitación del proyecto	12
4. Marco Teórico.....	14
5. Glosario y términos.....	36
6. Diseño Metodológico.....	39
6.1 Tipo de Investigación.....	41
6.1.1 Estudio Descriptivo.....	42
6.1.2 Método de Investigación.....	42
6.1.2.1 Método Deductivo.....	42
6.2 Recolección de la información.....	42
6.2.1 Fuente Primaria	43
6.2.2 Fuente secundaria.....	44
6.3 Procesamiento de la Información.....	45
7. Análisis de los Resultados.....	45
7.1 Tipo de Actores y sus prácticas de movilidad.....	45
7.2 Problemas de movilidad en el municipio de Sabanalarga.....	51
7.3 Opiniones y percepciones de los actores involucrados en los problemas de movilidad del municipio de Sabanalarga sobre las políticas de movilidad municipal.....	54
8. Aspectos éticos de la Investigación	57
9. Conclusiones	59
Bibliografía	61
Anexos	63

Lista de Figuras

Figura 1. 1 Pirámide Poblacional y desagregación por sexo Sabanalarga Atlántico	44
Figura 1. 2 Desagregación por Sexo de la Muestra	48
Figura 1. 3 Prácticas de cuidado de Peatones	50
Figura 1. 4 Prácticas de Cuidado Ciclistas.....	50
Figura 1. 5 Número de veces registrado el problema en la muestra	53
Figura 1. 6 Destino predominante hacia afuera de Sabanalarga	54
Figura 1. 7 Iniciativas del gobierno local en movilidad.....	55
Figura 1. 8 Efectividad de las iniciativas del gobierno local	56

Lista de Tablas

Tabla 1. 1 Tipo de protección y prácticas de seguridad Mototaxistas	49
Tabla 1. 2 Tipo de problemas en la Movilidad identificados.....	52

1. Planteamiento del problema

Las políticas de movilidad en Colombia específicamente las del Caribe colombiano se han venido enfrentando en la última década a un sinnúmero de problemáticas que representan desafíos complejos en materia de movilidad. Antes de señalar cualquier evento problémico, es necesario comprender que al interior de los mismos intervienen componentes externos que los dinamizan, al respecto (Sánchez & Wilmsmeier, 2005), sostienen que los distintos tipos de infraestructuras funcionan como “redes” por lo que la frontera entre cobertura urbana, interurbana e internacional es difusa ya que simultáneamente sirven a metas económicas, políticas y sociales, en línea con lo anterior, al hablar de problemas de movilidad inherentemente se habla de asuntos políticos y de gobernabilidad.

Es necesario reconocer que el problema de movilidad en el municipio de Sabanalarga Atlántico, da cuenta de la convergencia de diversas ocurrencias problemáticas lo cual lo hace estructural y complejo, a saber; el fenómeno del mototaxismo, la postura de la ciudadanía frente a las normas de tránsito y convivencia, el desacato por omisión o ignorancia de los requerimientos mínimos de seguridad en el desplazamiento en cualquier vehículo de transporte, la poca respuesta de las autoridades relacionadas con la regulación de actividad de transporte, personal insuficiente en las instituciones reguladoras de las relación movilidad/convivencia, pocas iniciativas institucionales de pedagogía y convivencia entre muchos otros, estos eventos problematizan el diseño y ejecución de políticas de movilidad eficientes en el municipio.

La afectación social del problema de movilidad en el municipio de Sabanalarga se evidencia en la calidad de vida de su población, ya que un espacio que no garantiza la movilidad segura de sus habitantes supone limitaciones en la capacidad creativa de sus gobernantes para diseñar y ejecutar

planes que permitan dar solución a problemas que emergen como fuentes de fragmentación del capital común de una sociedad y resquebrajamiento de las relaciones sociales y el bienestar público.

1.1 Antecedentes

El municipio de Sabanalarga, Atlántico contaba en 2005 según cifras calculadas por Departamento Nacional de Planeación (DNP) a través del (Sistema de Estadísticas Territoriales , 2005) con una población de 102. 334 habitantes, una densidad poblacional de 256,48 Hab / Km² y una superficie de 399 Km² (39.900 Ha). El número de habitantes con los que cuenta Sabanalarga lo hace el municipio con mayor densidad poblacional del departamento, superado solamente por Barranquilla, Soledad y Malambo, esto quiere decir que aparte de los municipios que se nutren del área metropolitana de Barranquilla, es el de mayor envergadura poblacional del resto de las subregiones del Atlántico.

Al estar ubicado en la subregión centro del departamento Sabanalarga tiene una particular relación con la espacialidad departamental, a respecto el (PBOT, 2017) sostiene que como entidad administrativa tiene la necesidad de fortalecer la función urbano regional de manera que responda a la necesidad de conectividad en relación a la región y al país. En términos regionales su posición céntrica es un corredor que conecta el centro del departamento con el sur que es epicentro de actividad agrícola y con el norte que es el epicentro urbano.

Los movimientos o desplazamiento de los residentes de Sabanalarga indican que son mayores los desplazamientos hacia el epicentro urbano, lo que genera un entramado de circunstancias que dinamizan el problema de la movilidad en el municipio el cual se da al interior del mismo y por fuera de él:

En Sabanalarga se puede evidenciar la alta demanda de transporte hacía la ciudad de Barranquilla y seguida por la demanda hacía el municipio de Candelaria y Ponedera. El 62% del total de los buses realizan viajes a Barranquilla y un 29% hacía Candelaria y Ponedera; transportando al 79 % de la población hacía Barranquilla y el 18 % a Candelaria, Ponedera e incluso Cartagena y otros municipios de Bolívar. (PBOT, 2017)

Los problemas de movilidad son complejos y demandan unas actuaciones institucionales que permitan la garantía de la seguridad ciudadana, dichas actuaciones deben diseñarse teniendo en cuenta la participación de la sociedad civil, ya que la eficacia de las políticas públicas depende en gran medida a que atiendan a las necesidades específicas de las poblaciones, sobre todo si dichas poblaciones afrontan un problema de difícil solución.

Los municipios del departamento del Atlántico están afrontando un problema similar que avanza sin control. El sistema de movilidad sucumbe ante el advenimiento de situaciones no deseables que parecen desde toda lógica perfectamente evitables, tal es el caso del desbordamiento del mototaxismo, motociclista que no toman las medidas de seguridad necesarias, exceso de velocidad, falta de control policial y poca inversión para la infraestructura de transporte.

Durante el año 2016 la situación del municipio de Sabanalarga se considera peculiar, ya que como lo plantean (Pérez & Vázquez, 2018) las cifras provenientes del Censo del Instituto de Tránsito del Atlántico realizado ese mismo año señalan que este es el segundo municipio a nivel departamental con mayor número de motocicletas, las cuales ascienden a más de 2.600 paradójicamente cuentan con un policía, situación que dificulta el control de la autoridad frente a incumplimientos de seguridad por parte de los usuarios. La siguiente Postura de la oficialidad local indica que este es tan solo una porción de un problema más amplio:

Hicimos un convenio con el Tránsito Departamental para la llegada de seis policías de Tránsito, pero esto no se ha hecho posible. El acuerdo también incluye reductores de velocidad, semaforización, plan de movilidad vial y la llegada de 14 coordinadores viales, que actualmente están actuando “pasivamente” en el municipio. Alcalde del Municipio de Sabanalarga José Elías Chams en (Pérez & Vázquez, 2018)

Lo anterior permite dilucidar que los problemas de movilidad son amplios y se generan en el marco de la dinámica de las relaciones político administrativas determinadas por el sistema político nacional, el cual se define mediante directrices jerárquicas centro/periferia. La obtención de una infraestructura coherente que permita superar problemas comunes de movilidad municipal dependerá en gran medida de interlocuciones asertivas entre las entidades territoriales las cuales redunden en el mejoramiento infraestructural del sistema de movilidad. La solución de inconvenientes relacionados con la movilidad va más allá de la obtención de una decena de efectivos policiales, es necesario pensar en la inversión presupuestal para adquirir vehículos y consolidar un sistema de transporte que se ajuste a la necesidad del municipio.

En el año 2018 el pronunciamiento a nivel departamental denota que el interés sobre los problemas de movilidad se ha concentrado en la creación de mecanismos que posibiliten la cualificación del servicio de transporte en las vías primarias y secundarias del departamento. Según cifras oficiales el 80% de los accidentes que ocurren en las vías del Atlántico afectan a personas que se desplazan en vehículos ilegales se destaca en particular la accidentalidad de la ruta Candelaria–Cascajal-Sabanalarga. La autoridad considera que en la medida en que estas cooperativas, algunas de las cuales tienen años de funcionamiento cumplan con los criterios mínimos de formalización, mayor será la calidad del servicio y mayor la posibilidad de definir responsabilidades en caso de siniestros. (Gobernación Atlántico, 2018)

Durante el año 2019 la autoridad local ha planteado una estrategia de educación o pedagogía en la que se materialice la disponibilidad de un recurso humano cuantitativamente mayor que debería mejorar las operaciones de control en la movilidad, según (Alcaldía Municipal Sabanalarga Atlántico, 2019) el equipo cuenta con: “cuatro nuevos agentes de tránsito, once nuevos promotores viales, cuatro agentes de vía nacional” el incremento del pie de fuerza es complementario para el buen funcionamiento de la movilidad, sin embargo, persiste el problema de la falta de infraestructura.

1.2 Pregunta Problema

¿Cuáles son las políticas de movilidad en el municipio de Sabanalarga?

1.3 Justificación

La indagación sobre el diseño y ejecución de las políticas públicas de movilidad en el municipio de Sabanalarga Atlántico, es pertinente en términos teóricos debido a tres aspectos interrelacionados, en primera instancia porque en la dimensión institucional o de gobernanza permite academizar las actuaciones estatales materializadas en planes, programas y proyectos de manera que estas mismas emergen de forma racional y conectadas con la realidad social, en segunda instancia posibilita la construcción de un cuerpo teórico que enriquece el panorama sobre la temática en la comunidad académica e intelectual y por último, aporta a la comprensión de una realidad problemática que ha recibido poco tratamiento investigativo.

El aporte fundamental de este trabajo de tesis consiste fundamentalmente en que brindará hallazgos inéditos sobre las políticas de movilidad en el municipio de Sabanalarga, los cuales podrán ser usados tanto por el gobierno municipal como por las organizaciones de la sociedad civil para

producir, diseñar y ejecutar estrategias diversas de movilidad que permitan la transformación de las relaciones entre el hombre y su medio. Tanto estrategias pedagógicas, artística o de movilización social, como estrategias de control policial, sancionatorias y compensatorias encontrarán en la presente reflexión, un documento de apoyo sobre el cual podrán apoyar sus iniciativas.

Es imperante mencionar que la aspiración de materializar un documento de rigor para aportar a la sociedad y al Estado frente a la solución del problema de movilidad, implica en gran sentido diseñar un curso metodológico de investigación que permita incorporar a diversos sujetos de análisis, a partir de los cuales se pueda acceder de forma más amplia a distintas parcelas del problema. La implementación de un estudio descriptivo es sumamente pertinente en esta investigación ya que al no existir las suficientes fuentes institucionales de información, es necesario incorporar herramientas que logren acceder a un grupo importante de sujetos que están directa o indirectamente involucrados en el problema.

En términos prácticos esta reflexión propiciará un escenario de interacción entre la gobernabilidad y la sociedad, basada en relaciones de consenso y colaboración en las que ambos actores aportaran desde sus particularidades y alcances los elementos suficientes que faciliten no solo la comprensión de la realidad, sino la explicación de la misma y la resolución de pequeños conflictos de movilidad evitables.

2. Objetivos

2.1 Objetivo General

Describir las características de las actuales políticas de movilidad del municipio de Sabanalarga Atlántico

2.2 Objetivos Específicos

Identificar los distintos actores involucrados en los problemas de movilidad del municipio de Sabanalarga y sus prácticas cotidianas en el ejercicio de movilidad.

Identificar los problemas de movilidad existentes en el municipio de Sabanalarga Atlántico

Analizar la red de opiniones y percepciones de los actores involucrados en los problemas de movilidad del municipio de Sabanalarga sobre las políticas de movilidad municipal.

3. Alcance y Limitación del proyecto

El campo teórico en el que se desarrolla el problema tiene que ver con las políticas públicas, concretamente las políticas de movilidad y con la relación que los individuos establecen entre sí y con las políticas de Estado. El problema de movilidad es de tipo estructural deviene histórico en tanto comprende fenómenos de ordenamiento territorial, movilidad y planeación de mediana y larga duración, en ese sentido, la trayectoria analítica que permitiría su comprensión implica considerar aspectos diversos que le dan el carácter de expedito.

La delimitación espacial a la que se refiere el presente producto investigativo está contenida en las fronteras del municipio de Sabanalarga Atlántico. Está ubicado en la región Caribe de Colombia, en el departamento del Atlántico con las siguientes particularidades:

Localizado a 10°38' de Latitud Norte y 74°55' de longitud oeste. Su máxima altura sobre el nivel del mar son 108 mts (...) Ubicada en la subregión centro del departamento (...) Limita al norte con el municipio de Usiacurí y Baranoa, al Noreste y de forma tangencial con el Municipio de Repelón, al este con el municipio de Ponedera, al sur con Manatí y Candelaria, y al oeste con Luruaco y Repelón Teniendo de por medio el embalse del Guájaro (ESAP, 2018)

Es importante mencionar las características espaciales, las fronteras físicas y geográficas del espacio donde se va a ejecutar esta investigación, ya que ayudan a consolidar una idea preliminar sobre la relación espacial del municipio. La ubicación estratégica de Sabanalarga en la subregión centro del departamento la consolida como un centro importante en los traslados norte/sur de la región, ya sea al sur despensa y frontera agrícola o al norte epicentro urbano o área metropolitana de Barranquilla.

Se espera que los hallazgos y aportes teóricos, metodológicos y prácticos aquí generados, tengan repercusiones positivas sobre la relación Estado/sociedad, que ayude a dinamizar los procesos de participación ciudadana y de intervención social del Estado, pensando fundamentalmente en la construcción de una sociedad democrática con valores cívicos que redunden en la construcción de paz.

Los resultados obtenidos en este proceso tendrán un uso exclusivamente académicos y de divulgación científica, de modo que la información aquí recogida bajo ninguna circunstancia será individualizada, respetando el principio constitucional del *habeas data* y lo acordado en el consentimiento informado firmado por cada uno de los individuos que participaron de forma directa y libre en el proceso de recojo de información primaria.

Así mismo dichos resultados pretenden ser aportes fundacionales que abran el camino a futuras investigaciones sobre las políticas de movilidad en el municipio de Sabanalarga, conformando de ese modo un cuerpo teórico especializado del que puedan disponer los futuros gobernantes para el diseño de una política de movilidad participativa que tenga en cuenta a los actores que intervienen directa e indirectamente en el problema de la movilidad.

4. Marco Teórico

En este trabajo se abordarán algunos conceptos que nos permitan avanzar en la construcción de un corpus teórico que nos de bases para comprender cómo se realizan las políticas públicas. Entendiendo las relaciones complejas que hay entre política pública y régimen político (Torres, 2004) así como la distinción entre transporte y movilidad que es necesaria para entender cómo funciona la ciudad y las relaciones complejas que se dan en ella.

El papel del estado abarca diferentes responsabilidades para con la sociedad. Recaudar, administrar y dirigir los recursos con los que cuenta la nación son algunos de ellos. Aplicar políticas, mantener un orden, garantizar una estabilidad económica, la seguridad de la propiedad privada así como la de los individuos y colectivos. Aparte de estas tareas, se han ido añadiendo más responsabilidades que incumben no solo al estado y al gobiernos, sino que también hay cada vez más sectores con intensión de participar en las toma de decisiones y en la ejecución de proyectos (sectores populares, gremios productivos, empresas privadas e incluso organismos supranacionales y multinacionales los cuales son actores que juegan un papel predominante en el escenario social, político y económico.

De uno u otro modo se puede decir que el estado “no puede hacerlo todo” y tampoco sería bueno que lo hiciera ya que sería asignarle cierta omnipotencia y en los casos en los que se ha dado este ejemplo las cosas no siempre han resultado bien, este análisis lo han realizado con más profundidad los estudiosos de la escuela austriaca de economía (Mises, Hayek) los cuales han advertido los peligros de la intervención estatal en la economía.

Para avanzar en una comprensión de los que son las políticas públicas de movilidad vamos por partes, partimos de un análisis de definiciones que nos acerca un poco a los conceptos como los

de política y lo público para después llegar a las políticas públicas, con esto pretendemos obtener luces para entender cómo se planean, construyen y ejecutan las políticas públicas.

Para llegar a un entendimiento de lo que se puede lograr con la implantación de una política pública es necesario comprender el concepto de política una definición no tan compleja la encontramos en la enciclopedia encarta (2003) citado por (Ruiz, Cadena,) “Entiéndase *la política* como ciencia y arte de gobernar que trata de la organización y administración de un Estado en sus asuntos e intereses.” De aquí las dinámicas y luchas de poder que caracterizan todo régimen político, la actividad política esta mediada por ciertos intereses que obedecen en muchos casos a lógicas particulares.

Una política es un comportamiento propositivo, intencional, planeado, no simplemente reactivo, casual. Se pone en movimiento con la decisión de alcanzar ciertos objetivos a través de ciertos medios: es una acción con sentido. Es un proceso, un curso de acción que involucra todo un conjunto complejo de decisiones y operadores [4]. La política también es una actividad de comunicación pública. (Aguilar Villanueva Luis) citado por (Domingo Ruiz)

De este modo vemos que la política encierra varios aspectos del mundo social y que se caracteriza por su convencionalismo ya que pretender administrar, ejercer, dirigir ya sea el poder, los recursos o las relaciones burocráticas

Por *lo público* se entiende que es todo aquello relativo al pueblo, al bien común, se podría decir que son todos esos aspectos de lo político, social y económico que se comparte en una sociedad, es decir que nos incube a todos.

Entiéndase por público como un adjetivo notorio, patente, visto o salido por otros del común de la sociedad. Relativo al pueblo. Común del pueblo o sociedad (Enciclopedia Encarta 2003) citado por (Domingo Ruiz)

Ya después de haber abordado los conceptos de política y lo público, podemos acercarnos más a la idea de políticas públicas, entendiendo esta como el resultado u la síntesis del proceso de estructuración del estado en cuanto a las políticas que promueve y la acción pública.

Una de las definiciones a la que hemos recurrido es la que dice que:

Las políticas públicas son reflejo de los ideales y anhelos de la sociedad, expresan los objetivos de bienestar colectivo y permiten entender hacia dónde se quiere orientar el desarrollo y cómo hacerlo, evidenciando lo que se pretende conseguir con la intervención pública y cómo se distribuyen las responsabilidades y recursos entre los actores sociales. Por lo tanto, las políticas públicas no son solo documentos con listados de actividades y asignaciones presupuestales, su papel va más allá; son la materialización de la acción del Estado, el puente visible entre el gobierno y la ciudadanía. (Jaime Torres-Melo, 2013)

Es cierto que al hablar de políticas públicas estamos de cierto modo dándole legitimidad al Estado para ejercer su autoridad sobre los ciudadanos, de aquí que sea el regulador de la vida social y política y que desde esta institución es de donde se tendría que plantear las respuestas a la problemática que acaece. Esto determina que se tienen que generar propuestas, proyectos intervenciones que impacten la vida para mejorarla. Políticas pasa la salud, la educación, la cultura. Son necesarias ya que se necesita una constante “inversión” en estos sectores que son los ejes que sostienen la estabilidad social. Mediante las políticas públicas es como es estado ejerce su acción y plasma desde lo jurídico y administrativo su proyecto político.

El papel que juega la política pública al interior de una sociedad implica legitimar al Estado, no solo por su carácter instrumental en la provisión de servicios básicos o la administración de bienes públicos; son apuestas socio-políticas para resolver problemas públicos concretos, necesidades individuales y colectivas que son definidas por la misma sociedad. Así, la política pública juega un rol fundamental en la construcción de la realidad social. Su naturaleza pública la hace portadora de definiciones que son el resultado de las tensiones políticas que se dan en los escenarios públicos de discusión o al interior de las oficinas gubernamentales (Jaime Torres-Melo, 2013)

Es notorio que para construcción y ejecución de cualquier política pública es necesario superar diferentes obstáculos que se presentan desde la institucionalidad, la sociedad civil, y algunas empresas que se resisten a los cambios estructurales. Para algunos estos proyectos no representan ganancias en términos cuantitativos sino un riesgo para su economía. Las políticas públicas son una construcción social desde el gobierno, pero esto requiere de un dialogo entre instituciones que permita abarcar las distintas problemáticas

Para llegar a un entendimiento y conocer la naturaleza, así como las características y funciones de las políticas públicas se tienen que considerar varios aspectos, desde su elaboración hasta la aplicación. Se necesita incluir la mayor cantidad de sectores involucrados en la realización como lo son los movimientos sociales, los gremios, las instituciones públicas y privadas, la sociedad civil, así como los círculos de estudiosos e intelectuales encargados de estudiar la ciudad, la urbanización y el espacio. Pero esto es solo una parte de la tarea que requiere la realización de una política pública, para esto se requiere la voluntad política de las instituciones representadas en el gobierno, el manejo de ciertas técnicas y herramientas especializadas así como un nivel de relaciones políticas y diplomáticas.

Ahora:

¿Cuáles elementos requiere un lector que quiera empezar a entender el proceso de las políticas públicas? Todo parece relevante: la conformación del Estado, su relación con la sociedad, las configuraciones institucionales, el modelo económico, y la estructura de poder, entre otros. En fin, es un espacio donde lo multidisciplinar tiene cabida, debido principalmente a que el objeto de estudio tiene diversas dimensiones de abordaje, muy difíciles de cubrir desde una sola perspectiva. (Jaime Torres-Melo, 2013)

De aquí la necesidad de tener un enfoque pluridisciplinar al momento de abordar la tarea de construir políticas públicas. Se han venido desarrollando ejemplos en diferentes países latinoamericanos con la intención de reducir la pobreza, la deserción escolar, feminicidio. Todos estos ensayos nos sirven como referentes para ver el impacto positivo o negativo que han tenido la implantación de algunas políticas públicas, entendiendo que en muchos casos el proyecto político que se quiere implantar no representa las necesidades reales de la población a la que pretende transformar. De ahí que se requiera una atención desde las instituciones veedoras así como de la sociedad civil para prevenir posibles fraudes que terminen en una mala administración o dirección de los recursos.

El asunto de las políticas públicas es un tema relativamente nuevo en Colombia (Hernán López Becerra, 2007) este autor nos plantea que “las políticas públicas son una nueva forma de relación entre la sociedad y el estado probablemente entendida como pacto enlace o consenso”. La utilización de esta herramienta se empieza a desarrollarse con más fuerza con la apertura económica que permite la constitución del 1991. Ya que en la mayor parte de lo que fue el siglo xx las políticas de los gobiernos estaban centradas únicamente en la acción estatal (2007). Ya con las nuevas formas de gobernanzas que se desarrollaron con la modernización del estado y el

liberalismo económico se ha permitido otras formas de relación entre estado, gobierno y ciudadano.

Según Yves Surel en su texto “la relación entre la política y las políticas públicas” dice que “ha llegado a ser habitual, en estos días, oponer la acción pública a la acción política” (Surel, 2006). ¿Esto por qué? Se supone que la una es consecuencia de la otra y que debe mantener cierta reciprocidad para que allá un equilibrio en los poderes que representa cada institución. El estado en muchas ocasiones vito como un árbitro que media la relación y dirime los conflictos entre los ciudadanos, no se presenta como una entidad neutral ni homogénea. De aquí la importancia de la ideología, la economía, el sistema político y los partidos políticos en la organización y dirección de las políticas y las políticas publicas

El papel del Estado, de los partidos, así como de las empresas, es importantes ya que desde estas instituciones se dirigen muchos de los proyectos que luego se convertirán en políticas e incluso en políticas públicas. Resulta interesante como se ha llegado al punto de que se tiene que hablar de una política de lo público o ¿es que por lo general las políticas son privadas?

Se hace necesario estudiar cómo ha sido la evolución de estos conceptos y como han impactado en la vida de los ciudadanos, ya que en muchas ocasiones las políticas que se aplican no representan los intereses de la colectividad sino de algunos cuantos particulares. Se hace necesario replantear la manera en la que se han venido planeando construyendo y aplicando las políticas públicas. Se entiende lo complejo que resulta la construcción de una política pública, en el sentido que esto requiere la voluntad política tanto del estado, como de las instituciones públicas y privadas involucradas en las problemáticas

Esta nueva configuración del contexto social, económico y político, originada con el proceso de globalización de la esfera económica, impuso elementos nuevos en la relación entre Estado y sociedad civil. En este caso, se hace imposible considerar que la formulación de las políticas públicas es pensada únicamente a partir de una determinación jurídica, fundamentada en ley, como si el Estado fuera una institución neutra, como piensan los funcionalistas. En este caso, las políticas públicas serían definidas teniendo como parámetro únicamente el bien común y este bien común sería entendido como de interés de todos los segmentos sociales. Este entendimiento niega la posibilidad de la aparición de una dinámica conflictiva, que implica un equilibrio de fuerzas entre intereses de diferentes segmentos o clases sociales. (Boneti, 2017, pág. 10)

El escenario global se ha venido constituyendo desde una creciente mercantilización de la vida social y política. Las relaciones estado sociedad civil entran en una nueva etapa marcada por las contradicciones antagónicas que representa cada sector. Se evidencia una creciente separación entre la política con lo público siendo la primera una consecuencia de los pactos y acuerdos que se logran en la esfera de lo social.

De este modo se puede decir que la cuestión se complejiza en el sentido de que los problemas locales no son resultado de las relaciones e interacciones que se tejen dentro del mismo seno social, sino que obedecen a dinámica del orden nacional e internacional. Todo esto en un marco de desarrollo de economías transnacionales que trascienden los límites estatales. Las multinacionales, las empresas privadas y los organismos internacionales como el banco mundial y Fondo Monetario Internacional imponen su agenda a los diferentes gobiernos con la intención de recibir ganancias e instaurar su hegemonía. Se puede decir que la realidad local depende del orden nacional y este

del internacional donde los paises más desarrollados tiene la ventaja y esto ocasiona que se tenga que negociar bajo sus términos.

La toma de decisión que resulta en una política pública involucra algunos condicionamientos básicos dependiendo del momento histórico. Se trata, por tanto, las políticas públicas, de decisiones de intervención en la realidad social, ya sea para efectuar inversiones o de pura intervención administrativa o burocrática. Tradicionalmente estas decisiones eran generadas en el contexto nacional, a partir de una correlación de fuerzas entre diferentes segmentos sociales (o clases), con determinación de fuerzas políticas aliadas a la clase dominante. En las últimas décadas, no obstante, se observa un contexto constituido de tres instancias – global, nacional y local – que mueve la estructura productiva y política de una nación. (Boneti, 2017, págs. 11-12)

Para que una política pública se instaure se requiere de la voluntad política y económica de las partes que componen el todo social, no solo desde lo local y nacional, sino que también las dinámicas internacionales ponen pautas e imponen una agenda que se ve representada por las clases políticas dominantes y por las elites económicas. De aquí que se requiera una constante participación ciudadana y una veeduría que se dé cuenta si las políticas que requieren promover sean acordes a las necesidades materiales y a las realidades prácticas. Ya que, en su razón de ser, toda política debería dirigirse a beneficiar al mayor número de personas de una sociedad.

Es evidente que cualquier política pública de movilidad tienen que considerar los diferentes aspectos que involucran al ciudadano, pues, todo esto tiene repercusiones sociales, culturales y económicas que impactan la vida cotidiana y las distintas realidades que viven los sujetos inmersos en un sistema que privilegia lo rápido, lo competitivo. Esto no solo genera consecuencias en el ritmo de vida, sino que también impacta la salud y la mortalidad.

Estas consideraciones llevan a que se planteen preguntas complejas sobre el cómo se construyen las políticas públicas y como se ejecutan desde los gobiernos pues estas van dirigidas supuestamente a crear mejores condiciones de existencia para la población implicada en las distintas problemáticas. En ese sentido, Pedro Medellín torres plantea que:

La naturaleza específica de un régimen político determina, de manera crucial, la estructuración de las políticas públicas. Todo en la perspectiva de responder si, en condiciones de precariedad política e informalidad institucional, las políticas públicas ¿pueden cambiar la vida de las sociedades? (Medellín, 2004, P.4)

Esto determina que es importante entender cómo está estructurado el régimen político y como esto incide en la manera en la que se generan, desarrollan y se construyen las políticas públicas. Esta situación nos lleva a considerar el papel que juega la esfera política y la acción pública:

Una observación desprevenida de las especificidades en la estructuración de las políticas en países como Bolivia, Colombia, Venezuela o Perú, revela como rasgos característicos la resistencia institucional a la planeación y la evaluación de políticas públicas; la desconexión entre los procesos de planeación y los de presupuestación; la existencia de rígidos sistemas de control que obstaculizan la acción del aparato gubernamental; la excesiva concentración del poder y la usurpación de funciones en unas determinadas entidades y organismos públicos; la inestabilidad en los altos cargos ministeriales, que se expresa en una inestabilidad de las políticas públicas (cada vez que cambia un ministro, cambian las políticas); y finalmente, la tendencia a elaborar las agendas públicas en función de los deseos de quien gobierna. (Medellín, 2004, P.7)

En los países donde la democracia y la institucionalidad son inestables se puede notar algunas dificultades para la planificación, creación y ejecución de políticas públicas, las contradicciones

internas que caracterizan a toda sociedad organizada bajo el sistema político democrático neoliberal en muchas ocasiones dificulta el avance de proyectos que integren las necesidades reales de las poblaciones implicadas en las problemáticas. En muchas ocasiones serviría la premisa de “unir sin confundir, distinguir sin separar” o insistir en lo que nos une y prescindir de lo que nos separa” para de este modo avanzar en la creación y ejecución de políticas que se traduzcan en soluciones prácticas y que mejoren las condiciones de existencia de los ciudadanos.

La degradación de las formas buenas de gobierno en formas malas, implica la existencia de tensiones internas, inherentes a la tarea del gobernante, que hacen que la virtud o el vicio puedan llegar a primar en el régimen envileciéndolo. La distinción conduce, entonces, a una de las más importantes conclusiones de la filosofía política clásica: las formas de gobernar (como formas institucionales) siempre se degradan por el modo de gobierno (como prácticas culturales). En efecto, para la filosofía política clásica la relación entre la forma de gobierno y el modo de gobernar está regida por la permanente tensión entre las formas institucionales y las prácticas culturales. (Medellín, 2004, P.13)

Es pertinente considerar todas estas cuestiones al momento de construir políticas públicas ya sea de género, juventudes u movilidad pues un estudio de cómo se desarrollan las relaciones entre lo público, lo político y lo privado, nos daría más armisticios tanto teóricos como conceptuales para para construir un proyecto sólido que pueda mantenerse y ejecutarse.

Siguiendo con lo planteado por los autores vemos que hay una estrecha relación entre las políticas públicas, el régimen político y los gobiernos de turno pues debido a como se integren estas partes se van a desarrollar las políticas públicas en cualquier sociedad.

Las políticas públicas se pueden entender como un conjunto de respuestas del Estado frente a situaciones consideradas socialmente como problemáticas, que requieren ser solucionadas con fundamento en la agenda gubernamental; aquí lo público se puede confundir fácilmente con lo estatal y las acciones gubernamentales con los propósitos públicos. Al confundirse la acción del Estado (como monopolizador de la gestión social) con la política pública, su estudio se centra en la indagación alrededor del tipo de acciones que desarrolla el Estado en los diferentes ámbitos de su actividad, cómo se elaboran y desarrollan y cómo se evalúan y cambian. (López Hernán, 2007, P. 63)

De cierto modo el construir política pública es un hecho que requiere cierto compromiso de dialogo y con inclusión de los diferentes actores envueltos en las problemáticas, pues es tarea del estado promover un “estado de bienestar” que garantice un adecuado desarrollo del continuo popular-urbano como proceso que causa de modernización. De aquí que el crecimiento económico que se da en muchos lugares a causa de la industrialización no representa mejoras en la calidad de vida de las personas que lo habitan debido a que hay interés ajenos a los de la sociedad civil. Aun así, siguiendo con lo que dice Hernán López quien concluye que:

Toda política pública debe dirigirse a la legitimación del Estado y la acción gubernamental, ampliando su capacidad para orientar la sociedad hacia el cumplimiento y disfrute pleno de los Derechos Humanos, con respaldo jurídico, favoreciendo la igualdad social, en el marco de una amplia movilización ciudadana. (López Hernán, 2007, P. 65)

Todas estas reflexiones sobre el como “el asunto de las políticas públicas” en palabras de López (2007) no sirven para considerar aspectos poco visibles a la hora de realizar esta tarea y no da a entender que es un objeto digno de estudio ya que funciona como elemento integrados de la sociedad civil con el estado, así como a la mejora de las instituciones.

Se considera también muy importante los aportes realizados por Pedro Medellín Torres quien es consultor de la división de desarrollo social de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ya que complejiza la cuestión hablando de que hay una “política de las políticas públicas” de ahí que el relacione la importancia del papel que tiene el régimen político, el estado y los gobierno para la creación y aplicación de políticas públicas.

¿Cómo abordar la relación entre un régimen político cuyas dinámicas están definidas por la precariedad política y una acción pública que está presidida por la informalidad de las instituciones? El asunto adquiere mayor trascendencia cuando se plantea si, en condiciones de precariedad política e informalidad institucional ¿las políticas públicas pueden cambiar la vida política? (Medellín, 2004, P.8)

Desde este punto se entiende que las políticas públicas no son ajenas a las estructuras políticas que imperan el sistema social:

El problema no radica, entonces, en concentrar los esfuerzos en el estudio de las políticas públicas en sí mismas. Las políticas no pueden ser entendidas sino en la perspectiva del tipo de régimen político y de la acción de gobierno de la que emergen. No son variables independientes que puedan ser explicadas de manera ajena al conjunto de factores políticos e institucionales en los que se estructuran. Las políticas públicas hay que examinarlas desde el régimen político y el gobierno. (Medellín, 2004, P.8)

De aquí que la posibilidad de que cualquier política pública pueda realizarse y ejecutarse depende más de la voluntad del gobierno que de cualquier otra urgencia que la demande. El estado debe facilitar las condiciones para que se puede construir una política pública que responda a las necesidades reales de la población. En el caso de las políticas públicas de movilidad y transporte

se requiere de una institución u organismo que atienda las problemáticas en torno al acceso del transporte, las vías, las rutas de comercio y a los diferentes espacios de la ciudad, que es donde se construye la vida social, política y económica .

Un ejemplo de esto es el caso de Bogotá donde mediante el acuerdo 247 del 2006 se crea la secretaria distrital de movilidad (SDM) y mediante la cual se crean unas definiciones de ciertos conceptos que componen la movilidad:

Mediante el proyecto de acuerdo 247 de 2006 se proclama que la movilidad se compone de seis aspectos: 1) Espacio Público: "...conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses de los habitantes". (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006). 2) Medio ambiente: "...gozar de un ambiente sano...". (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006). 3) Transito: "es la movilización de las personas, animales y/o vehículos por una vía pública o privada abierta al público." (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006). 4) Transporte: "es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico." (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006). 5) Seguridad Vial: "es la gestión de las autoridades tendiente a prevenir la accidentalidad en el tránsito de vehículos y personas, por factores humanos, mecánicos o de la infraestructura." (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006). 6) Infraestructura física vial: "Es la red de vías peatonales y vehiculares y su equipamiento...". (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006) (Aguilar)

Este antecedente sirve para visualizar unas de las posibles soluciones a las problemáticas que giran en torno a las políticas públicas de movilidad y transporte. Entendiendo que cada caso en particular tiene sus propias connotaciones dependiendo del contexto y del tipo de sociedad, sin embargo, esto permite acercarnos a la manera en cómo ha sido tratado el problema desde otras latitudes.

Una guía práctica para la construcción y desarrollo de políticas públicas nos ofrece diego Humberto llanos en su trabajo “Análisis de las Políticas de Movilidad de Bogotá D.C. durante el Periodo 1998-2014”:

Las políticas para su desarrollo tienen un proceso que se compone de I) **la identificación de la situación**, que es donde se identifica una problemática que tiene necesidad de ser atendida; II) **el diseño**, las personas encargadas en el gobierno de la toma de decisiones presentan distintas alternativas para la mitigación o posible solución de la situación problema; III) **Ejecución**, se pone en marcha el plan de acción acordado, según lo acordado y la alternativa seleccionada IV) **seguimiento y evaluación**; durante el proceso de implementación y desarrollo del plan de acción de la política pública se hace seguimiento permanente con el fin de identificar el grado de evolución y las inconsistencias que se pueden presentar. (PNUD, 2011) citado por (Aguilar)

Este procedimiento es útil como marco de referencia para poder construir y desarrollar cualquier política pública que pretenda ser coherente y pertinente con las demandas sociales sujetas a constantes cambios. Otras recomendaciones las encontramos en Eugenia Lahera quien participo en un compilado que se hizo en el texto “Política y políticas públicas En los procesos de reforma de América Latina” donde dice que:

Existen ciertas características propias de cada política pública que

Favorecen una mejor discusión política, y que permiten compararlas formalmente. Podemos mencionar:

1. Fundamentación amplia y no sólo específica (¿cuál es la idea?, ¿a dónde vamos?).
2. Estimación de costos y de alternativas de mandamiento.
3. Factores para una evaluación de costo-beneficio social.
4. Beneficio social marginal comparado con el de otras políticas (¿qué es prioritario?).
5. Consistencia interna y agregada (¿a qué se agrega?, o ¿qué inicia?).
6. De apoyos y críticas probables (políticas, corporativas, académicas).
7. Oportunidad política.
8. Lugar en la secuencia de medidas pertinentes (¿qué es primero?, ¿qué condiciona qué?).
9. Claridad de objetivos.
10. Funcionalidad de los instrumentos.
11. Indicadores (costo unitario, economía, eficacia, eficiencia). (Rolando Franco, 2006) (Lahera)

Es importante considerar estas recomendaciones para tener un plan que nos permita organizar de manera más sistémica cualquier proyecto de política pública que se considere viable para resolver los problemas del orden social. Es necesario reconocer que en el terreno, pueden ser

mucho los inconvenientes que se presenten al momento de intentar dirigir a ciertos grupos, sectores o estamentos de la sociedad a un consenso que permita una dinámica fluida en la planeación, elaboración y ejecución de cualquier política pública que pretenda cambios sustanciales y estructurales.

Las contradicciones inherentes al desarrollo de las políticas públicas se presentan al momento de traducir la teoría en práctica y lo cual implica que se tenga que desarrollar y obtener criterios sólidos, reales y que sean consecuentes con el contexto en cuestión. Ya se han hecho trabajos donde se resaltan algunos aspectos negativos de las políticas públicas ya que algunas suelen solo quedarse o en el papel o simplemente representar los intereses del gobierno o las clases privilegiadas. De ahí que surja una pregunta. ¿Cómo hacer que lo público sea público?

¿Cómo se puede pasar del mundo de las ideas a la acción pública? Todos podemos generar, refinar o combinar ideas, si bien algunas ideas o sistemas de ideas son más potentes que otras. Muchas ideas tienen consecuencias sociales y pueden ingresar al conjunto de los temas que una sociedad discute. A su vez, toda sociedad tiene un debate sobre sí misma. La riqueza de una sociedad se mide por su discusión pública, así como por su capacidad de transformarse a partir de ella. De allí que la democracia debe educar a sus ciudadanos en su habilidad de plantearse públicamente. (Rolando Franco, 2006)

En este fragmento encontramos una de las posibles respuestas al dilema de cómo recuperar lo público “la democracia debe educar a sus ciudadanos en su habilidad de plantearse públicamente”. Esto puede servir para reconocerse como individuos o sujetos públicos, que inciden, hacen parte y transforma la realidad en la que viven.

Reconciliar la política con lo público es una misión de cualquier estado que se considere moderno, aumentar los niveles de participación ciudadana, hacer buen uso de los canales de difusión para transmitir la información e integrar a los sectores históricamente excluidos, se vuelve un deber, para todo sistema democrático.

La política y las políticas públicas pueden no encontrarse, hacerlo parcialmente o de modo esporádico; esto es un hecho. La búsqueda de la política y la política públicas representa una modernización de la esfera pública; este es un juicio. Tal mejora requiere cambios en el sistema político y en el gobierno. (Rolando Franco, 2006)

De este modo se puede observar como las políticas públicas son una alternativa y una herramienta con la que cuentan los estados, los gobiernos y la sociedad civil, para confluir, dialogar e interactuar en torno a los problemas públicos, ya que se requiere un reordenamiento de lo social que permita atender los cambios generados por la creciente globalización, del mercado, así como de algunas ciudades. Estos temas vienen siendo objeto de estudio desde distintos campos. la ciudad, su naturaleza, los factores que genera, todos estos temas hacen que se encuentren diferentes actores, profesionales, disciplinas. Esto evidencia la importancia que se le está dando recientemente a los temas de lo público, así como de la movilidad.

Movilidad, transporte y logística

El derecho a la ciudad es algo que todos y todas necesitamos, tanto niños, jóvenes, adultos y ancianos necesitamos desplazarnos u emplazarnos, andar, movernos, conocer la ciudad. Pues esto se vuelve un ejercicio de reconocimiento de uno mismo como individuo que hace parte y pertenece a una sociedad la cual tiene su historia que la identifica. De este modo la movilidad se presenta como un elemento dinamizador de la vida social e individual, en un escenario donde las divisiones

son cada vez más marcadas, entre, centro-periferia, hombre-mujer, blanco-negro. Se necesitan redes, vías, accesos que conecten e integren los distintos discursos y necesidades. En palabras de (Gutierrez, 2017) “La periferia extensa, difusa, físicamente discontinua pero funcionalmente integrada al espacio metropolitano, es una constatación generalizada y extendida a nivel mundial. Los estudios revelan procesos en tensión y situaciones de mayor complejidad” estas tensiones de las que nos habla el autor se traducen en problemas del orden social, político y económico que resultan en conflictos desde los cuales se puede volver más critica la situación.

La dinámica de la ciudad va acompañada de ciertas cuestiones relativas a cómo debería ser organizada y reorganizada, sus espacios. ¿Cómo facilitar que la gente se mueva? ¿Qué se encuentre? ¿Que tenga una relación más armónica con su ciudad? Estas son cuestiones que tienen que pensar los arquitectos, los urbanistas, los economistas. Son claves para diseñar modelos de ciudad acordes a las necesidades del momento y como miras a un futuro

Es importante que desde las administraciones regionales y locales se gestione por resolver los problemas relativos a las movilidades en sus distintos modos se en la manera de reconciliar a la sociedad, fragmentada, dividida, individualizada. Unir el centro con la periferia, facilitar el acceso a los derechos de salud, educación y recreación al total de lo población sería una forma de disminuir las distancias sociales las cuales terminan resultando en conflictos, exclusión.

Por todo esto se hace necesario una revisión del contexto urbano debido a que las ciudades y sus estructuras en muchas ocasiones no se encuentran preparadas para los cambios que se producen desde adentro y por afuera debido a la aceleración desaforada que provoca el sistema económico con el aumento de la producción de transportes(carros, motos) la cuestión es compleja debido a que estamos en una nueva etapa del desarrollo de lo social en donde se habla de una sociedad hiperveloz (Gutierrez, 2017) donde se está implantando una ideología de la velocidad.

La movilidad vista desde diferentes focos aporta muchos conceptos y propuestas que sirven para plantear alternativas al diseño actual de logística y transporte, entendiendo a esto según Andrea Gutiérrez (Gutierrez, 2017) el transporte es un elemento material de la movilidad:

La movilidad es un derecho de las personas que trasciende la eficiencia de llegar de un lugar a otro en el menor tiempo y al menor costo posible, e incumbe el disfrutar de la experiencia de moverse (Ascher, 2005), citado por (Gutierrez, 2017).

Dada la distinción entre transporte y movilidad se puede entender que este último abarca un ámbito mucho más amplio de espectros que alcanzan lo cultural, económico, científico y político. La movilidad es una herramienta para articular el territorio y también para su (re)composición y la de los espacios de vida. Esto incumbe a la conectividad, asociada a la materialidad; y también a la sociabilidad, asociada a la cohesión, la integración y la identidad. Así concebida, la movilidad es resultante de la distribución territorial de infraestructuras y servicios de transporte, tanto como de aspectos personales enmarcados en lo familiar, vecinal, y social. (Gutierrez, 2017)

como se puede notar, la movilidad es un factor generador de las dinámicas sociales ya que permite el flujo de los sujetos por las distintas vías o redes de acceso a los bienes y servicios así también como a las relaciones de tipo familiar, laboral, emocional que le dan sentido al mundo social. Unas buenas rutas que permitan la circulación, tanto de peatones como de transportes de diferentes tipos (bicicletas, motos, carros) son fundamentales en el sentido que facilitan la organización y distribución de los materiales y símbolos que constituyen la vida cotidiana.

La construcción de políticas públicas para la movilidad de cualquier departamento, ciudad o municipio. Requiere indagar las maneras en la que se ha desarrollado las distintas propuestas y

estudios desde las diferentes disciplinas que se encargan de investigar estos temas, (economía, sociología, arquitectura, política) para así no dejar por fuera los aportes que se han hecho desde los distintos campos así como los antecedentes.

Los estudios de ciudad son diversos y muchos dan cuenta de la dinámica compleja que se desarrolla dentro de ella, el crecimiento poblacional, el desempleo, la inseguridad, todo son fenómenos que obedecen al des-orden estructural del espacio y a los niveles de desigualdad más el aumento de la pobreza y la privatización de los servicios “públicos”.

La dinámica de la ciudad esta mediada por ciertos factores de tipo estructural y de infraestructura. Estructural en el sentido que hay elementos de lo social, cultural, político y económico que esta instituidos y que funcionan como la parte de un todo, esto visto desde un foco funcional y organicista. En ocasiones estas estructuras no alcanzan a responder a las necesidades crecientes de medios de transporte, de comunicación, de canales de acceso a servicios públicos y privados. La infraestructura por su parte determina modos de ser y de pensar en los individuos debido a la forma en cómo se organiza y distribuye el espacio, de ahí la necesidad de pensar la manera en la que el espacio u el entorno influye en la organización y el comportamiento

La movilidad en el transporte se presenta como un reto a atender por parte de los gobiernos debido a que las ciudades tienen sus propias dinámicas dependiendo de su historia, del modo de organización, de producción y del tipo de relaciones (políticas, económicas, culturales) que se desarrollen en ellas.

El tamaño de las ciudades ha dependido de los medios de transporte y de «almacenamiento» de las personas, especialmente de las técnicas de construcción en altura, de gestión urbana de los

flujos y de abastecimiento (vías públicas, alcantarillado, suministro de agua, etc.), así como de las necesidades de protección y de control. (Ascher, 2007)

De este modo se puede ver que el crecimiento de una ciudad no está limitado al crecimiento de su población, es necesario que se construyan vías, rutas, espacios que den sentido, identidad y que generen cierto grado de cohesión y de movimiento entre personas, grupos e instituciones, esto serviría para reducir las distancias que se presentan por la separación del espacio en centro periferia.

Es pertinente insistir en cómo mejorar las condiciones del entorno, del espacio, de las rutas de transporte y de información

La historia de las ciudades ha estado marcada por la historia de las técnicas de transporte y almacenamiento de los bienes (b), la información (i) y las personas (p). Este sistema de moviidades que denominamos «sistema bip» constituye el núcleo de las dinámicas urbanas, desde la escritura hasta Internet, pasando por la rueda, la imprenta, el ferrocarril, el telégrafo, el cemento armado, la pasteurización y la refrigeración; el tranvía, el ascensor, el teléfono, el automóvil, la radiofonía, etc. El crecimiento horizontal y vertical de las ciudades ha sido posible gracias a la invención y aplicación de estas técnicas. (Ascher, 2007)

El desarrollo técnico y tecnológico es determinante para definir en qué grado de desarrollo se encuentra una sociedad, los medios, las herramientas, la manera como elaboran la mercancía importan en el análisis para entender con qué medios se cuenta y cuales se requieren.

La movilidad puede ser estudiada y entendida desde diferentes dimensiones (social, académica) se ha llegado a hablar incluso de movilidad científica entre países y del fenómeno de la” fuga de cerebros” para referirse a personas con altos estudios y capacidades que emigran a otros países,

esto último se ha estudiado desde los enfoques del brain drain (representación individualista de la práctica científica y del brain gain (representación holista). (Gordon, 2007) (Sylvie Didou Aupetit, 2009).

La movilidad agrupa a la población, son los mecanismos que dispone la gente para acceder a los servicios, al trabajo, a la escuela, Al entretenimiento. Todo esto funciona como ejercicio socializador, de fluido de capitales y de desarrollo económico donde se intercambian saberes, experiencias, mercancías, elementos esenciales para la formación de solidaridades que confluyan y generen estabilidad en lo social, económico y emocional. En palabras de (Jaimurzina, Pérez, Sánchez) la movilidad urbana, forma parte del proceso mismo del desarrollo, y es simultáneamente una consecuencia y un motor del crecimiento económico y social, representando, por el momento, un desafío mayor para el desarrollo de la región. (Azhar jaimurzina, 2015).

Como podemos ver, la noción de movilidad abarca varios aspectos, en este caso nos referimos a la movilidad urbana, ya que es un problema presente en muchas sociedades en la cuales se ha ido complejizando cada vez más el hecho de moverse de un lugar a otro. la creciente oferta de (motos, carros), la necesidad de transporte propio y las necesidades inherentes propias del sistema económico. Dirigen la vida de las personas a unos “ritmos” más acelerados.

La movilidad debería permitir a las personas dirigirse de un lugar a otro con la mayor velocidad y en el menor tiempo posible, la infraestructura, las carreteras, las señalizaciones deben ser las adecuadas para facilitar la conexión entre los espacios y las personas.

5. Glosario y términos

Políticas:

Se entiende como política a un conjunto de disposiciones o toma de decisiones que están directamente racionadas con el poder. En la actualidad la política es confundida con la producción del discurso propagandista que se origina en el curso de un proceso de la democracia electoral. Cabe destacar que más allá de eso, la política es también una ciencia que se encarga del estudio riguroso de las relaciones de poder en una sociedad, identificando que grupos lo detentan y como organizan con esa relativa posición de predominio los hilos del todo social.

Es normal escuchar que la política es un arte o la capacidad que posee un individuo de gobernar, que no es más que poseer las capacidades administrativas que permitan tomar las mejores decisiones sobre el presupuesto público, y así asegurar un mejor futuro para la colectividad.

Políticas Públicas

Si la política se refiere al poder de tomar las decisiones en una estructura de gobierno cualquiera que esta sea, entonces la política pública es la toma de decisiones, los cursos de acción, los actos administrativos y las disposiciones de autoridad que afectan directa o indirectamente a la sociedad.

Hablar de política pública es necesariamente hablar de los mecanismos de participación que debe procurar el gobierno generar, para que el colectivo social pueda opinar o participar en la toma de decisiones que van a reformar la vida cotidiana.

Políticas Públicas de Movilidad

Las políticas públicas de movilidad, son las disposiciones administrativas que tienen como finalidad regular, reformar o reafirmar prácticas sociales asociadas a la movilidad al interior de las ciudades o las unidades territoriales.

Son todas aquellas acciones creadas desde la institucionalidad para generar las condiciones de seguridad y garantía de derecho de movilidad de los ciudadanos que tienen la necesidad de desplazarse de un lugar a otro para satisfacer las demandas cotidianas o las necesidades básicas.

Estado

El Estado es la instancia que organiza socio políticamente a un territorio, para que el Estado funcione de forma correcta debe existir una triada o unas condiciones, las cuales son, la población, el territorio y el poder.

En línea con lo anterior, el Estado es una forma de organización centralizada con disposición de poder y monopolio de los aparatos represivos, dicho poder se expresa en un territorio concreto con una frontera establecida, la cual posee una población con una cultura determinada.

Gobierno

EL gobierno difiere del Estado en el sentido que a este se le conoce como la autoridad normalmente transitoria en las democracias que tiene la función de controlar, dirigir, administrar el presupuesto de la nación, a través de una serie de instituciones complejas que interactúan las unas con las otras.

La estructura del Estado moderno determina la descentralización del gobierno, por lo tanto existen autoridades locales, departamentales y nacionales, unas controlan el poder central y otras el sectorial, de modo que la autoridad sea de carácter homogéneo y organizado.

Plan de Ordenamiento Territorial

El Plan de Ordenamiento Territorial POT, es un instrumento analítico y cartográfico que permite dilucidar la forma en que está organizado el espacio de las unidades territoriales.

Este plan conglera un conjunto de normas jurídicas y disposiciones administrativas de planificación espacial, de modo que el crecimiento y la organización del territorio se ajuste a las convenciones y que proteja la seguridad de los ciudadanos.

Mototaxismo

El mototaxismo es un servicio de transporte público no formalizado que se ha venido fortaleciendo en la región y el país hace más de una década. Se caracteriza por la falta de regulación y las pocas medidas de seguridad que utilizan tanto los mototaxistas, como los ciudadanos que usan de forma predominante este servicio para desplazarse de un lugar a otro.

El mototaxismo se ha convertido en un fenómeno social y en un problema administrativo de la autoridad local y nacional, ya que no se han configurado las medidas que permitan ni su formalización ni su erradicación, generando paradojas y conflictos entre los operados de servicios formalizados que pagan sus impuesto. La solución del problema del mototaxismo debe ser estructural ya que este mismo ha traído el incremento de la accidentalidad y la proporción de lisiados por cuenta de accidentes de tránsito en motos.

Ciclista

Se les conoce así a las personas que optan por transportarse en la bicicleta. Este es un vehículo mundialmente conocido por su carácter sostenible, no contaminante, saludable y económico. Más de 800.000.000 de bicicletas en el mundo confirman que esta opción de movilidad está siendo cada

día más aceptada y utilizada sobretodo en grandes ciudades donde la movilidad suele ser una asignatura pendiente de las administraciones.

El uso de la bicicleta tiene muchos aspectos positivos, sin embargo, en términos de seguridad hay muchos interrogantes, ya que por su naturaleza suele ser un vehículo fácilmente vulnerables, además las personas que usan otros automotores generalmente no respetan la distancia reglamentaria.

Peatón

Personas que tienen como medio de transporte sus propios medios físicos de este modo se desplazan de un lugar a otro, generalmente a distancias cortas que no demanden demasiado costo energético y de tiempo. Las distancias que se suelen recorrer caminando llevan a destinos como: el supermercado, la tienda, la escuela.

6. Diseño Metodológico

A lo largo de este proceso investigativo se ha contemplado la posibilidad de utilizar un determinado diseño metodológico u otro, esto ocurre porque es labor de los investigadores explorar de forma analítica y concienzuda cual el método de investigación que se ajusta de mejor manera a los requerimientos e indagaciones planteadas en los objetivos de investigación.

En el curso del diseño metodológico es fundamental precisar una definición del concepto de investigación, el cual permita propiciar un escenario de cohesión y racionalidad que organice el proceso, ya que es muy frecuente encontrar métodos que no resolverían con eficiencia la dimensión interrogativa propia del proceso investigativo.

La definición de investigación que se usa aquí tiene que ver con el planteamiento de (Hernández Sampieri, 2014), ya este autor afirma que es un curso investigativo ordenado, crítico, sistemático y empírico, el cual será aplicado a un fenómeno o problema dado. En línea con lo anteriormente expuesto es fundamental reconocer que sin la producción de un conjunto herramientas e instrumentos analíticas que permitan comprender, interpretar, o medir determinada realidad de forma racional y expedita no se estaría hablando de investigación rigurosamente hablando.

En el curso del tiempo se han fundamentado y validado dos corrientes de pensamiento que en sí mismas, engloban diversos marcos interpretativos, estos podrían conocerse como:

Empirismo, el materialismo dialéctico, el positivismo, la fenomenología, el estructuralismo y diversos marcos interpretativos, como el realismo y el constructivismo, que han abierto diferentes rutas en la búsqueda del conocimiento (...) debido a las diferentes premisas que las sustentan, desde el siglo pasado tales corrientes se “polarizaron” en dos aproximaciones principales de la investigación: el enfoque cuantitativo y el enfoque cualitativo. (Hernández Sampieri, 2014, pág. 37)

Siguiendo lo planteado por Hernández Sampieri la definición general de investigación aplica para ambos enfoques, ya que insisten en igual medida en desentrañar la comprensión de un fenómeno basándose en procesos elaborados, críticos, ordenados, coherentes y empíricos. Así mismo el autor ha identificado cinco términos generales que ambos enfoques utilizan que se relacionan, a saber:

1. Llevan a cabo la observación y evaluación de fenómenos.
2. Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.
3. Demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.
4. Revisan tales suposiciones o ideas sobre la base de las pruebas o del análisis.
5. Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para

esclarecer, modificar y fundamentar las suposiciones e ideas o incluso para generar otras. Sin embargo, aunque las aproximaciones cuantitativa y cualitativa comparten esas estrategias generales, cada una tiene sus propias características. (Hernández Sampieri, 2014, pág. 37)

6.1 Tipo de Investigación

Si bien Sampieri sostiene que hay un componente general que relacionan a los dos modelos de investigación científica, es central en el marco de este estudio determinar qué tipo de investigación se ajusta con mayor efectividad al despeje de los objetivos, dicho de otro modo, el tipo de investigación de la que vamos a valernos definirá el método pertinente, en ese sentido se considera que la investigación cualitativa sin duda alguna permite describir y explicar el problema de la movilidad en el municipio de Sabanalarga, Atlántico.

La investigación cualitativa utiliza un conjunto de herramientas teórico/analíticas, por medio de las cuales se puede, entender, explicar, describir e identificar ciertas parcelas de una realidad dada, no puede pensarse como un curso de acción monolítico debido a que son muchas las disciplinas que la utilizan como una forma de aproximación concreta a aquello que se está estudiando. En la disciplina involucrada en la operación cualitativa, existe según (Vasilachis, 2006) un relativo curso de “situaciones, acciones, procesos, acontecimientos reales, concretos, interacciones espontaneas, o bien son preexistentes (...) o se desarrollan durante la presencia en campo y pueden continuar en su ausencia” (p 4). Por lo que sin distingo de disciplina, campo de acción e incluso tiempo y temporalidades el ejercicio cualitativo implica una aproximación a una realidad social compleja.

Se admite al menos por el momento que pensar en la investigación cualitativa implica que el sujeto investigador interactúa de forma directa con el fenómeno y con los sujetos que lo producen, de manera que es necesario controlar que el contacto resultado de las actividades realizadas en campo, el acceso y el acercamiento con la población no interfiera en la objetividad y rigor que se espera de una investigación científica.

6.1.1 Estudio Descriptivo

6.1.2 Método de Investigación

6.1.2.1 Método Deductivo

6.2 Recolección de la información

Se tiene pensando el acopio de información a partir del uso de diversos instrumentos, para el recojo de información proveniente de fuente primaria se aplicará una encuesta semiestructurada la cual nos va a permitir interactuar con los sujetos involucrados. Así mismo se usará la herramienta de la observación y el registro sistemático de la misma a partir de una bitácora de campo que permita organizar los datos, apuntes y detalles de la situación que se está estudiando.

Es necesario explicar de forma preliminar en que consiste cada uno de los instrumentos de recojo de datos, esto para que se entienda con mayor precisión el origen de cada una de las informaciones que van a sustentar las afirmaciones y hallazgos que se describirán en el marco de este capítulo. Un estudio descriptivo amerita usar el mayor número de elementos que permitan nombrar las propiedades importantes del problema, situando en el análisis el comportamiento de los sujetos que interactúan con el problema.

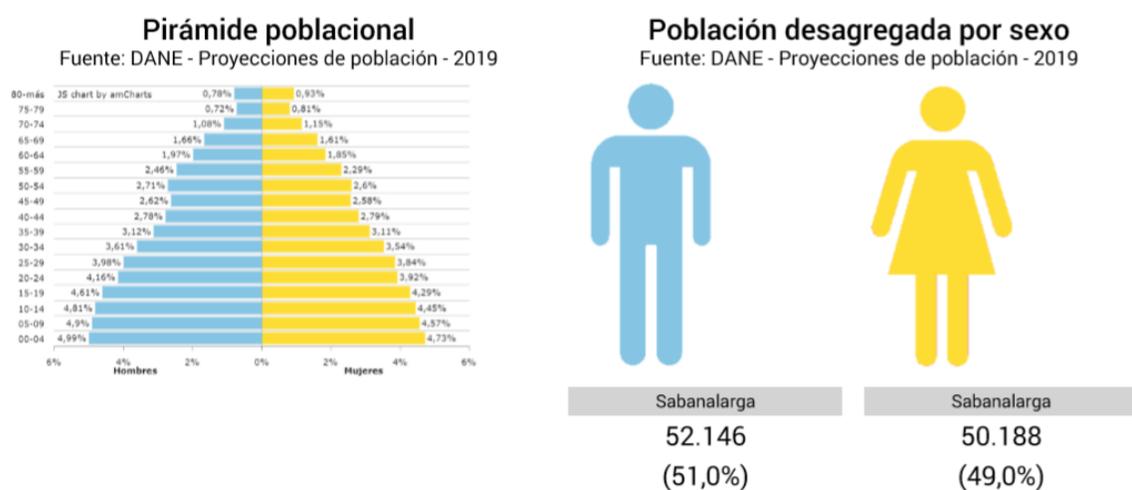
Se ha usado la observación como recurso fundamental a la hora de describir en detalle un fenómeno común en el Caribe colombiano como la movilidad y las políticas gubernamentales a ella asociada, de modo que al teorizar sobre este instrumento de recojo de información se identifican dos tradiciones epistemológicas, la primera es la observación que se realiza en una sociedad distinta a la nuestra como la observación etnográfica o antropológica y la segunda es la observación que se desarrolla en el marco de la misma sociedad de donde provienen los investigadores, es decir en la cual se comparte el mismo sistema de creencias y de organización social con los sujetos estudiados (Peretz, 2000, pág. 11) de manera que la distinción de ambas circunstancias de observación no depende del método mismo sino de la naturaleza social de la sociedad observada.

La encuesta semiestructura es una herramienta que permite establecer un alto grado de estructuración de los datos disponibles. Al interior de este estudio se entiende como el instrumento en virtud del cual, se sustentan las descripciones y mediciones consolidadas en los siguientes títulos.

6.2.1 Fuente Primaria

La fuente primera la constituye la población objeto de esta investigación, de modo que es muy importante señalar en concreto las características y el tipo de población abordada.

Figura 1.1 Pirámide Poblacional y desagregación por sexo Sabanalarga Atlántico



Fuente: Terridata

Las proyecciones poblacionales realizadas por el Departamento Nacional de Estadística (DANE) correspondientes al municipio de Sabanalarga, Atlántico, indican que cuenta con 102.334 habitantes de los cuales el 51,0% son hombres es decir 52.146 y el 49,0% son mujeres es decir 50.188 ver **Figura 1.1** Esta tendencia poblacional sobre la desagregación poblacional por sexo es atípica, teniendo en cuenta la tendencia nacional, sin embargo, se considera que el margen de diferencia no es significativo y no indica un fenómeno demográfico.

Hemos contemplado la selección de una muestra de 20 personas que se han elegido de forma aleatoria, para recolectar diferentes narraciones, percepciones, imaginarios y opiniones sobre la movilidad y las políticas de movilidad del municipio de Sabanalarga. La muestra es de veinte (20) participantes escogidos de forma aleatoria según ocupación en el lugar en las respectivas salidas de campo, en los lugares tradicionalmente conocidos como nodos de transporte.

6.2.2 Fuente secundaria

Para el uso de fuente secundaria, es decir, aquellos datos estructurados y validados que puedan usarse en esta investigación proveniente de diversos orígenes, a saber: Bibliotecas, base de datos, repositorios universitarios, hemerotecas, datos estadísticos de instituciones gubernamentales, línea de base y diagnósticos de organizaciones de la sociedad civil con trayectoria investigativa, entre otros serán citados según las disposiciones establecidas en el manual de citación de la Sociedad Americana de Psicología APA en sus siglas en inglés.

Las normas APA permiten respetar las ideas de otros investigadores, estableciendo medidas que permitan referenciar un trabajo o una idea particular, para que el lector puede remitirse a esa fuente y profundizar la lectura si lo considera pertinente.

6.3 Procesamiento de la Información

7. Análisis de los Resultados

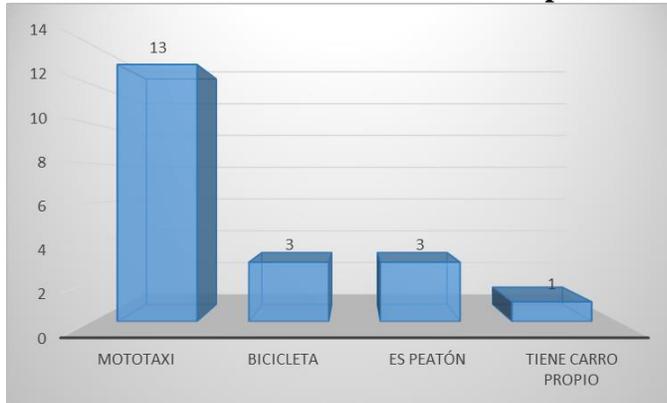
7.1 Tipo de Actores y sus prácticas de movilidad

La aplicación de los instrumentos de investigación en este caso la encuesta y la observación han permitido recoger una serie de datos, a partir de los cuales se pretende mostrar una parcela importante de la realidad estudiada. Es importante reafirmar que este trabajo de investigación no pretende establecer generalidades complejas sobre lo estudiado en su lugar pretende ofrecer una serie de análisis que posibiliten comprender, explicar e identificar algunos de los componentes más relevantes de las políticas de movilidad del municipio estudiado.

En el marco del análisis de los resultados de la presente investigación, se debe precisar que está basada en el procesamiento de datos provenientes de la aplicación de una encuesta aplicada a una

muestra de veinte personas, distribuidas de la siguiente manera según el tipo de actor auto-identificado. Según **Tabla 1 I** en la cual se ilustra el número de actores y su tipología.

Tabla 1 I Distribución de la Muestra Tipo de actores



Fuente: Creación Propia

Teniendo en cuenta los datos de la **Tabla 1 I** de los veinte (20) actores abordados, trece (13) de ellos responden a la tipología de mototaxistas, tres (3) se autodenominan ciclistas, así mismo, tres (3) peatones y por ultimo solo uno (1) dice tener vehículo propio. Esta proporción parece guardar relación con los datos de fuentes secundarias consultadas en las instituciones, las cuales indican un alto número de motocicletas en el municipio, sin embargo, se advierte con sorpresa que la bicicleta sea una alternativa tan pertinente como caminar a la hora de movilizarse en el municipio, y el vehículo propio (carro) es una opción para movilizarse del municipio hacia afuera, pero no es una opción predominante a la hora de transportarse dentro de Sabanalarga.

El mototaxismo es un fenómeno que hace varios años viene tomando fuerza en la región Caribe, indistintamente de si es una gran metrópoli o un pequeño pueblo, sin embargo, es una opción que predomina en lugares donde la oferta de servicio de transporte es o bien insuficiente o inexistente. En grandes urbes como Barranquilla o Cartagena el mototaxismo más que un transporte predominante es un servicio complementario, ya que cubre la demanda que el servicio tradicional

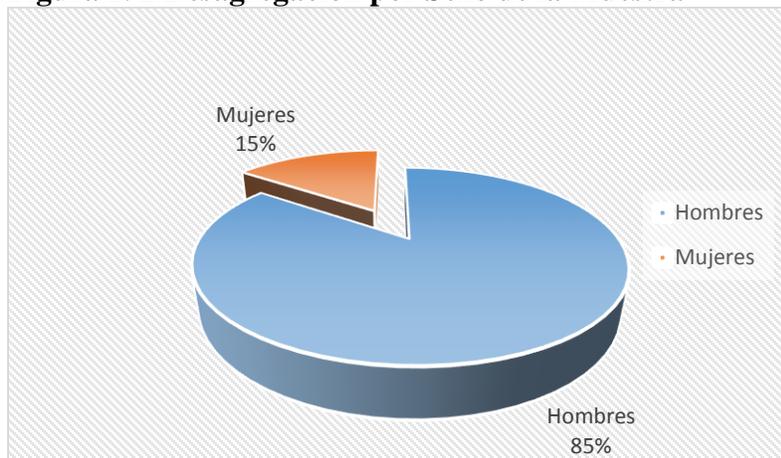
no logra cubrir, distinto a ciudades Valledupar o Sincelejo las cuales dependen de este servicio no formalizado ya que no cuentan con la infraestructura de servicio de transporte público masivo.

En torno al fenómeno del mototaxismo es necesario aclarar que este tiene una doble condición que problematiza su uso en las ciudades, por un lado, es un medio de transporte legal que permite la movilización de familias de bajos y medianos ingresos que poseen un vehículo de dicha naturaleza, y por otro, es un servicio de transporte que ha permitido solventar la demanda sobre la movilidad pública, de manera que los primeros se ven afectados por políticas y actos administrativos que han usado tradicionalmente como medida de control hacia el mototaxismo medidas restrictivas y limitantes.

La proporción observada en la muestra permite inferir que Sabanalarga es un municipio emergente que está basando su oferta de transporte en un servicio no formalizado, minimizando la posibilidad de hacer uso de otras formas alternativas de transporte municipal, este hecho puede tener una explicación en dos sentidos, el primero de ellos es por la falta de políticas que estimulen el uso de la bicicleta y el segundo es por la falta de un servicio formal que atienda a la demanda local.

En términos de género según la Figura 1. 2 Desagregación por Sexo de la Muestra, la muestra es mayoritariamente masculina. El 85% son hombres y el 15% restante son mujeres, esta composición era fácilmente supponible debido a que tradicionalmente la oferta del servicio de transporte ha sido liderada por hombres, sin embargo, en termino de demanda las mujeres podrían demandar el transporte en proporción igualitaria que los hombres, se considera que este resultado tiene un origen coyuntural que obedece a la masculinización de los lugares en donde se hizo aplicó la encuesta y a otros aspectos aleatorios como la hora y el tiempo.

Figura 1. 2 Desagregación por Sexo de la Muestra



Fuente: Creación propia

Los tipos de actores que intervienen en la dinámica de movilidad en el municipio de Sabanalarga, producen sus prácticas de cuidado dependiendo naturalmente del tipo de vehículo que usan predominantemente para moverse. Indagar sobre los cuidados al moverse indica la forma particular en que cada individuo valora su bienestar y genera prácticas de autocuidado y de cuidado con los otros.

Es responsabilidad de los usuarios y de los transportadores consolidar escenarios, prácticas y uso de elementos de protección, sin embargo, es también obligación de los entes de regulación policial intervenir de forma sancionatoria o pedagógica en la reforma de prácticas negativas que ponen en riesgo el bienestar colectivo e incluso la salud pública.

En la muestra observada las prácticas de cuidado se distribuyen de la siguiente manera teniendo en cuenta un subgrupo de denominaciones de cuidado cuyo uso indica niveles de seguridad, el grupo de mototaxista menciona el uso de cuatro elementos o prácticas de protección, las cuales indican que cinco individuos usan casco, dos controlan la velocidad de la moto, uno usa guantes y ocho controlan que no se incumplan las señales de tránsito. Cabe destacar como muestra la **Tabla**

1. *I* que esta pregunta fue incorporada bajo la modalidad de respuesta múltiple, ya que son varias las categorías de cuidado existentes en este tipo de actores.

Tabla 1. 1 Tipo de protección y prácticas de seguridad Mototaxistas

Encuestados	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Usa casco	x					x		x				x	x
Controla la velocidad del mototaxista		x			x								
Controla que el mototaxista no incumpla las señales de tránsito		x	x	x					x	x	x	x	x
Guantes								x					

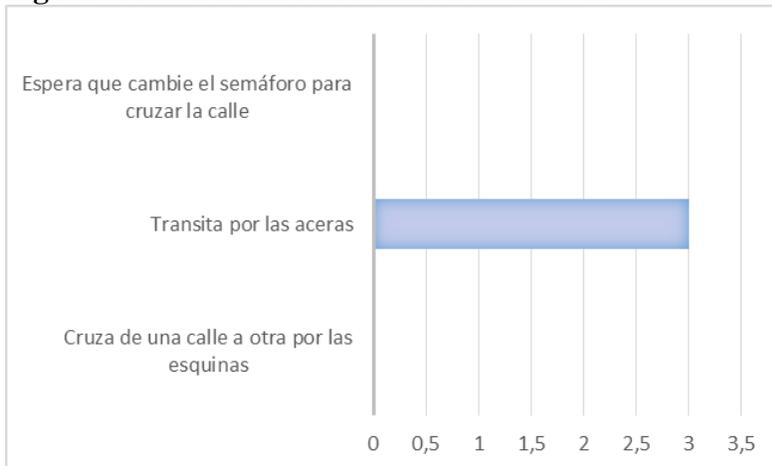
Fuente: Creación propia

En el caso de los peatones este grupo consultado ha determinado que las prácticas de protección son más evidentes que en otros actores que se transportan en automotores. Además se asume que si bien por las condiciones medioambientales del municipio se debe tener un cuidado especial con la exposición a los rayos solares, estos daños asociados al tipo de actor no están directamente relacionados con la movilidad, sino con otros factores externos. Del total de la muestra observada tres se han identificado como peatones, es decir, que usan de forma continua y predominante este medio para movilizarse, esto obedece a que su rutina de desplazamiento se caracteriza por recorridos de corta distancia que hacen innecesarios el uso de otro medio.

De las tres opciones de prácticas de cuidados asociadas al peatón según la **Figura 1. 3** la de mayor uso es *transitar por las aceras*. Los participantes manifiestan que normalmente cruzan la calle cuando no hay vehículos cercanos sin importar que sea esquina o no, además de ello dicen que al no cruzar por las esquinas normalmente no usan los semáforos peatonales.

Es posible que los peatones identificados no consideren necesario el uso de las tres opciones ampliamente conocidas al transitar a pie las ciudades, ya que la dinámica de la movilidad del municipio en el que se usa predominantemente el servicio de mototaxismo y las exacerbadas temperaturas no estimulen la existencia de un número mayor de actores similares.

Figura 1. 3 Prácticas de cuidado de Peatones

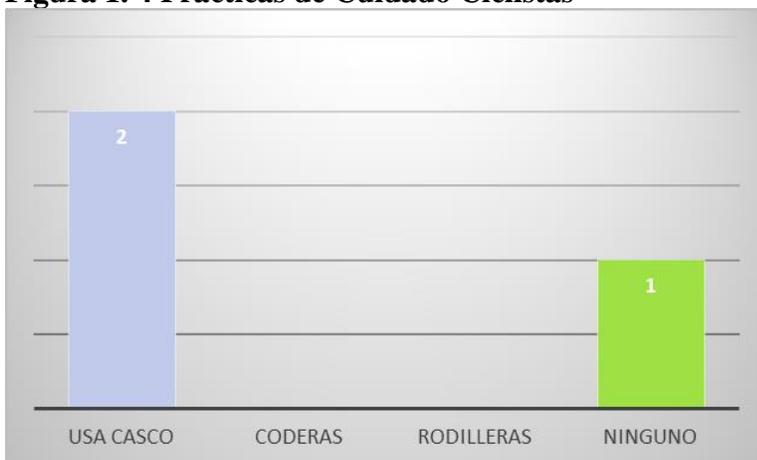


Fuente: Creación propia

De los tres actores identificados como ciclistas las prácticas de seguridad tienen que ver con más que prácticas, es con el uso de elementos de seguridad que podrían proporcionarles seguridad al momento de una caída, un impacto de otro vehículo o algún tipo de accidente.

Según la **Figura 1. 4** dos de los tres ciclistas abordados utilizan casco como medida de protección frente algún impacto, y el ciclista restante manifiesta no usar ningún elemento de seguridad.

Figura 1. 4 Prácticas de Cuidado Ciclistas



Fuente: Creación propia

El discurso tradicional de los sujetos estudiados permite inferir que aunque consideran que usan el vehículo de transporte del futuro, porque no contamina, porque es bueno para la salud, hay un temor continuo porque lo consideran peligroso ya que las personas que usan otros medios son irresponsables y no respetan las distancias establecidas por la ley para que los ciclistas se transporten con seguridad.

El grupo de individuos que diligenciaron la encuesta han señalado el uso y el no uso de diversos elementos de seguridad vial, que en últimas dan cuenta de las prácticas de cuidado que producen al momento de movilizarse en el municipio de Sabanalarga.

En términos generales la relación entre los actores anteriormente referenciados en sí misma no es la fuente del problema de movilidad, es decir, no es un problema de acción social o de convivencia, ya que cada uno considera que la producción de prácticas de autocuidado o seguridad vial o no, se ajusta a las exigencias concretas de su entorno.

Cada uno al interior de su lógica considera que la forma en que establece su cuidado no afecta a otros, por lo tanto no se transgrede ningún principio de seguridad colectiva.

7.2 Problemas de movilidad en el municipio de Sabanalarga

En el capítulo introductorio de este ejercicio de investigación se discurría a grandes rasgos, sobre la dinámica del problema de movilidad del municipio de Sabanalarga Atlántico, contemplando los distintos actores que intervienen en él y los factores geográficos, sociales e históricos que han contribuido a la consolidación del mismo.

Consultar las fuentes secundarias parece insuficiente al momento de explicar en detalle lo que ocurre en el municipio, y sobre todo la forma como los sujetos que allí viven interpretan el fenómeno lo resignifican e incluso lo transforman. Es por ello fundamental directamente sobre las

opiniones de algunos actores del espacio sobre los problemas, opiniones que servirán de insumo para establecer análisis y prever acciones que permitan darle un mejor tratamiento.

La tipología de problemas fue la siguiente 1. Demasiadas motocicletas, 2. Nadie respeta las normas de tránsito, 3. Falta de control policial, 4. Falta de educación en movilidad, 5. Falta de Servicio público de transporte. En términos generales esta tipología de problemas pretende recoger las insuficiencias infraestructurales, las prácticas negativas entre actores involucrados y la limitación o inexistencia de políticas de movilidad que pretendan ya sea reformar una práctica negativa inserta en la acción social o esfuerzos para fortalecer los medios para lograr un bienestar colectivo.

Tabla 1. 2 Tipo de problemas en la Movilidad identificados

Encuestados	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Demasiadas motocicletas		x	x		x						x	x		x			x			
Nadie respeta las normas de transito		x		x			x	x	x	1			x	x	x		x	x	x	x
Falta de control policial							x		x	x		x			x	x		x		
Falta de educación en movilidad	x	x	x			x		x												
Falta de servicio público de transporte				x	x	x					x					x			x	x

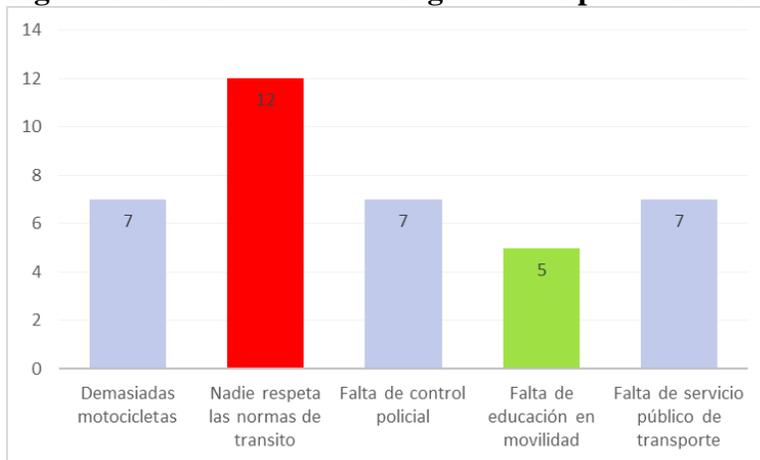
Fuente: Creación propia

En un tipo de pregunta con respuesta múltiple cada participante podía escoger la o las respuestas que le parecieran pertinentes y que se ajustaran a su opinión de problema de movilidad, de manera que, la forma de presentar los resultados en este sentido, será mostrando las veces en que cada pregunta fue marcada por los participantes, teniendo así un panorama amplio sobre el tipo de problema que mayor o menor registro tiene.

Teniendo en cuenta las respuestas observadas en la muestra según la **Figura 1. 5**, el problema que mayor número de registro tuvo fue *nadie respeta las normas de tránsito* con doce repeticiones, la triada *Demasiadas motocicletas, falta de control policial y falta de servicio público*, tienes siete repeticiones cada una y por último el tipo *falta de educación*, registra el menor número de repeticiones con tan solo cinco.

Lo anterior permite determinar que si bien el problema de la sobrepoblación de motocicletas es directamente proporcional a la falta de control policial, el mayor problema que tiene la movilidad en el municipio es de tipo social ya que nadie respeta las normas de tránsito, lo cual obedece de forma directa a falta de educación en movilidad.

Figura 1. 5 Número de veces registrado el problema en la muestra



Fuente: Creación propia

Se observa con sorpresa las repeticiones promedio que recibió el tipo falta de servicios público de transporte, ya que los individuos no asumen que los problemas actuales obedezcan a falta de infraestructura, porque consideran que la organización espacial no amerita grandes inversiones en términos infraestructurales, sino, grandes inversiones en educación y pedagogía para la convivencia y el buen uso del espacio, respetando el derecho de los demás a transitar en condición de seguridad.

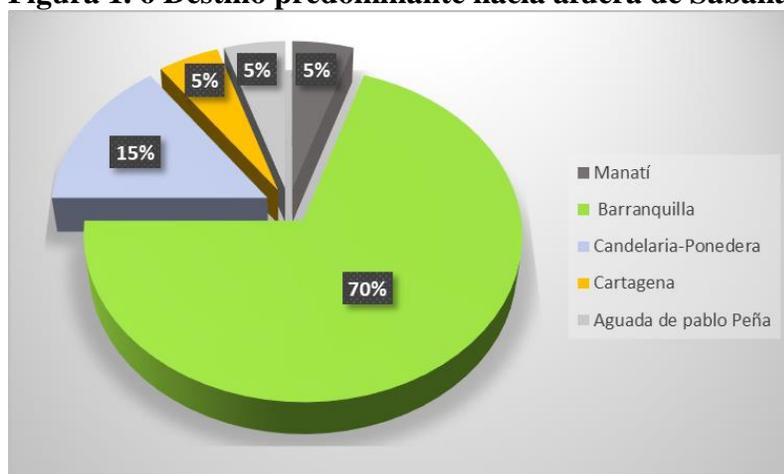
La falta de presencia de las autoridades de control y de sanción, genera que falsas acepciones sobre la movilidad segura tengan continuidad en el tiempo, ya que las políticas públicas y los actos administrativos tienen la función de reformar prácticas sociales, cuando estas incurren en afectaciones colectivas.

Es fundamental que las políticas de movilidad centren su accionar en propiciar espacios, herramientas, cursos, acciones pedagógicas que permitan fortalecer los lazos comunitarios para el respeto por el otro. En muchas ocasiones las personas no usan las medidas de seguridad necesarias porque simplemente las desconocen o no tienen los medios económicos disponibles para adquirir los elementos de seguridad, en ese sentido, es responsabilidad del gobierno local establecer un diagnóstico riguroso que permita identificar actores y sus especiales circunstancias al interior de la dinámica del problema de movilidad en Sabanalarga.

7.3 Opiniones y percepciones de los actores involucrados en los problemas de movilidad del municipio de Sabanalarga sobre las políticas de movilidad municipal.

Antes de establecer las narraciones o percepciones de los participantes, es necesario explicar ciertas características de la movilidad municipal que no se ha mencionado en otros capítulos, ya que estos van a permitir entender las razones de las decisiones administrativas frente al problema de movilidad, adicional a eso va a permitir caracterizar el comportamiento de movilidad.

Figura 1. 6 Destino predominante hacia afuera de Sabanalarga



Fuente: Creación propia

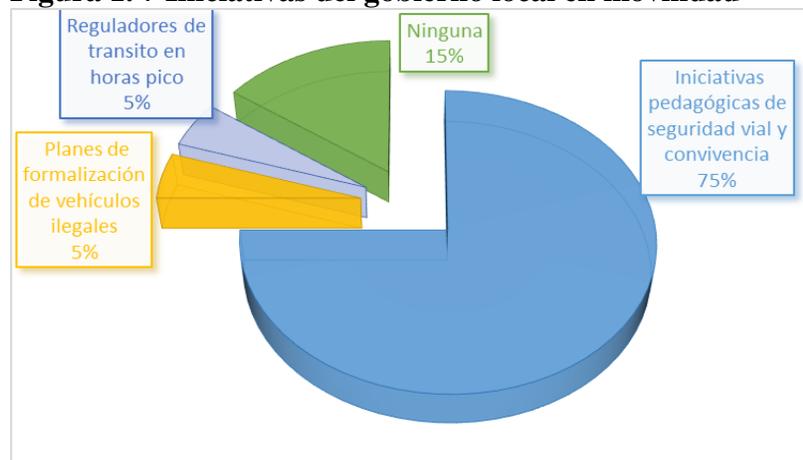
Es importante establecer cuáles son las preferencias de desplazamiento del municipio hacia afuera y cuáles son los medios que utilizan para dicho desplazamiento. Se sabe con relativa certeza que la movilidad hacia otros lugares es parte de la dinámica económica de algunos de los habitantes de Sabanalarga ya que lo hacen para trasladarse a estudiar o a trabajar en distintos lugares.

En la **Figura 1. 6** se muestra que catorce de los encuestados tienen como destino preferencial a la ciudad de Barranquilla a la hora de salir de Sabanalarga, tres de ellos indican que Ponedera es su destino predominante y cada uno de los tres restantes señala que salen normalmente hacia Cartagena, Manatí y Aguada de Pablo Peña.

Cerca del 70% que ha señalado a barranquilla como destino predilecto, permite inferir que los esfuerzos administrativos deben centrarse en fortalecer la noción de integración regional, ya que Sabanalarga posee una posición privilegiada en la conexión departamental, ya que es un paso del norte al sur.

Ahora bien las percepciones que tienen los participantes en el marco de este ejercicio de investigación con respecto a las políticas de movilidad son variadas, por un lado, consideran que en términos cuantitativos las iniciativas identificables en políticas de movilidad se distribuyen así:

Figura 1. 7 Iniciativas del gobierno local en movilidad



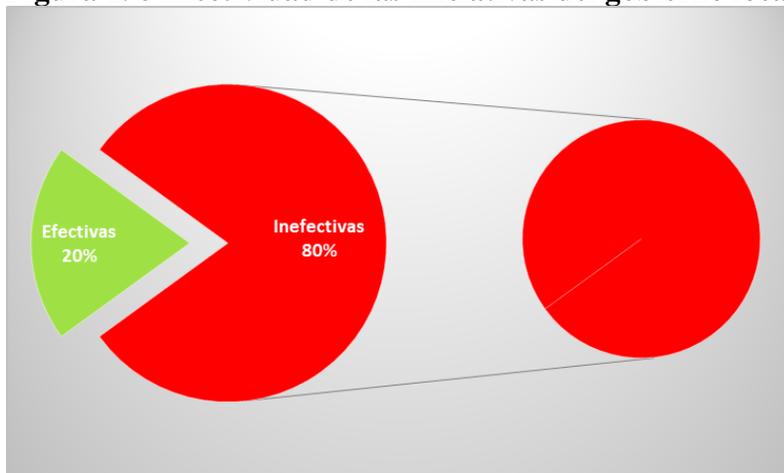
Fuente: Creación propia

El 75% de la muestra cree que el gobierno local ha desarrollado iniciativas pedagógicas, el 15% considera que no se ha implementado ninguna iniciativa en movilidad, un 5% considera que se han hecho planes de formalización de vehículos ilegales y el otro 5% restante considera que se han contratado reguladores de tránsito en horas pico. Ver **Figura 1.7**

Las iniciativas pedagógicas es una tipo de acción del gobierno local que logra posicionarse en las opiniones de la muestra, esto lo que quiere decir es que en algún momento se han desarrollado actividades de educación que han sido de tipo transitorias y no sostenidas en el tiempo, el hecho de que el 15% de la muestra mencione que nunca ha percibido ningún tipo de iniciativa del gobierno local da cuenta de que si bien se han desarrollados acciones, estas deberían ser programas con mayor alcance y resultados medibles.

Es por ello importante que se estableciera una pregunta que permitiera indagar sobre la efectividad de esas políticas o iniciativas de movilidad identificadas previamente.

Figura 1.8 Efectividad de las iniciativas del gobierno local



Fuente: Creación propia

Porque no siempre la generación de una iniciativa por si sola da cuenta de que esta sea efectiva o eficiente para el propósito para el que fue creada.

La percepción de efectividad de las iniciativas gubernamentales en la muestra observada deja muy poca favorabilidad a las mismas, ya que el 80% de las personas encuestadas consideran que las políticas que se establecen son inefectivas, tan solo el 20% de la muestra considera que las iniciativas si responden a las necesidades del municipio.

Es necesario que la administración local persista en la generación de planes, proyectos e iniciativas que permitan mejorar las condiciones de movilidad, esto implica generar soluciones estructurales o iniciativas con indicadores de resultados que permita medir su impacto en la sociedad. De ese modo se podría llegar a transformar la percepción negativa que se tiene sobre las políticas públicas existentes.

8. Aspectos éticos de la Investigación

Para la presente investigación es de suma importancia la dimensión ética dela misma, por esta razón se han acogido al principio de intimidad, privacidad, respeto, confidencialidad y protección de datos de los participantes, ajustándose a las leyes colombiana sobre el *habeas data*.

Todos los participantes en la investigación, concretamente a aquellos a los que se le aplicó la encuesta han diligenciado un formato de consentimiento informado en el que se les explica que el uso de la información que tienen a bien proporcionar a esta investigación, tienen un uso exclusivamente académico y de divulgación intelectual. No se usará ni su nombre ni datos personales para ningún uso al interior de la investigación, ya que para llegar a instancias concluyentes no es necesario la individualización o identificación del sujeto encuestado.

Se explica a los participantes que no es necesario el uso de fotografías directas, pero en caso que sea necesario se tomaran algunas fotografías lejanas de la aplicación de la encuesta para fines de evidencias. No se recogerán documentos audiovisuales, ni testimoniales ya que la investigación solo contempla la aplicación de una encuesta semiestructurada.

Cada uno de los datos utilizados para argumentar, consolidar, medir, interpretar, explicar o comparar diversos tipos de datos provenientes las fuentes primarias están sujetas a la firma del documento llamado Consentimiento libre e Informado para uso de información necesaria para el avance de la investigación “Políticas de movilidad en el municipio de Sabanalarga Atlántico”.

9. Conclusiones

Los resultados o hallazgos de esta investigación permiten llegar a una serie de conclusiones, frente al problema de la movilidad en el municipio de Sabanalarga Atlántico, que se relacionaran a continuación:

- El problema de movilidad en el municipio es percibido por la ciudadanía como un problema de convivencia, ya que las personas abordadas insisten en que es la falta de respeto por las normas de tránsito las que están generando los mayores conflictos.
- Si bien, las personas abordadas consideran que el mayor problema deviene por convivencia, mencionan que hay una relación directa entre falta de políticas pedagógicas y falta de cultura ciudadana, por lo tanto, una cosa lleva a la otra.
- Las políticas de movilidad y las acciones gubernamentales en el municipio si se desarrollan, pero no son lo suficientemente persistentes, abarcadoras, frecuentes y estructurales como para generar un impacto sostenible en las prácticas de los actores que intervienen en el asunto de la movilidad.
- En necesario no solo la generación de políticas de educación que permitan al gobierno local regular los imaginarios negativos sobre la movilidad, si no también hacer una inversión en infraestructura que permita ofrecer un mejor servicio de transporte, diversificando así la oferta y las opciones de la ciudadanía.
- Otras opciones de movilidad que se vislumbran en el marco de esta investigación, es el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo a los existentes, es fundamental estimular el uso de la bicicleta y reforzar desde la institucionalidad esta opción emergente.

- La ciudadanía considera que hay demasiadas motocicletas en relación al número de efectivos de la fuerza pública, en ese sentido, las iniciativas de educación deben ir acompañadas con estrategias sancionatorias que permitan afectar a usuarios reincidentes o que no cumplan sistemáticamente con las normas de tránsito y seguridad vial.
- El municipio de Sabanalarga se configura como el epicentro de la subregión centro, ya que es un punto de tránsito entre el sur y el norte, así mismo, por ser barranquilla y la zona metropolitana el destino predilecto de los habitantes de Sabanalarga se vienen generando intercambios que fortalecen la noción de integración regional.
- Los hallazgos de esta investigación no pretenden ser generalizaciones sobre la movilidad en el municipio, pero si se configura como un documento que permita la toma de decisiones administrativas que se ajusten a una realidad social palpable, así mismo, que abra paso a investigaciones de rigor sobre el problema de la movilidad que proporcionen generalidades sobre el tema.

Bibliografía

- Aguilar, D. H. (s.f.). *Análisis de las políticas de movilidad de Bogotá D.C durante el periodo 1998-2014*.
- Alcaldía Municipal Sabanalarga Atlántico. (26 de Mayo de 2019). Sabanalarga Apúntandole a la Conciencia Vial. *Boletín de prensa Alcaldía Municipal*.
- Ascher, F. (2007). *LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO*. Madrid : Alianza Editorial .
- Azhar jaimurzina, G. P. (2015). *políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional* . Santiago de Chile: CEPAL .
- Boneti, L. (2017). Políticas públicas por dentro. *CLACSO*.
- Domingo Ruiz, C. C. (s.f.). ¿QUÉ ES UNA POLÍTICA PÚBLICA?
- ESAP. (2018). *Función Físico Espacial de Sabanalarga Atlántico*. Barranquilla: ESAP.
- Gobernación Atlántico. (24 de Octubre de 2018). Tránsito del Atlántico trabaja en formalización de transporte público de vías secundarias. *Boletín de Prensa Gobernación* .
- Gordon, A. (2007). teoría sobre movilidad de científicos y políticas públicas: los enfoques del brain drain y brain gain y su impacto en las políticas públicas.
- Gutiérrez, A. (2017). movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial.
- Hernán López Becerra, M. (2007). el asunto de las políticas públicas. *luna azul* .
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México DF: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Jaime Torres-Melo, J. S. (2013). *Introducción a las políticas públicas* . Bogotá, D.C: IEMP ediciones .
- PBOT. (2017). *Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT)*.
- Peretz, H. (2000). *Los métodos en Sociología: La observación*. Quito: Abya Yala.
- Pérez, J. M., & Vázquez, H. (14 de Mayo de 2018). Uso masivo de motos desborda control de tránsito en Atlántico. *El Heraldo*, pág. Digital.
- Rolando Franco, J. L. (2006). *política y políticas públicas en los procesos de reformas de América Latina* . buenos aires : Miño y Davila editores .
- Sánchez, R. J., & Wilmsmeier, G. (2005). *Provisión de Infraestructura de transporte en América Latina: Experiencia reciente y problemas observados*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Sistema de Estadísticas Territoriales . (2005). *Ficha Municipal Sabanalarga Atlántico*.
- Surel, Y. (2006). relación entre la política y las políticas públicas .

Sylvie Didou Aupetit, E. g. (2009). fuga de cerebros, movilidad academica y redes cientificas .
perspectivas latinoamericanas .

Torres, P. M. (2004). *La política de las políticas publicas*. chile: CEPAL.

Vasilachis, I. (2006). *Estrategias de investigación cualiotativa*. Barcelona: Gedisa Editorial.

Anexos

