

Dayana Mesa  
Martínez  
Darmis Machado  
Machado

*La movilidad urbana  
sostenible en la ciudad  
de Santa Clara ¿una  
reflexión necesaria?\**

**Santa Clara: ciudad, centro y movimiento**

La ciudad constituye una realidad social con un carácter histórico y sociocultural, configurada como producto de las relaciones políticas, sociales y económicas; por lo que supone nuevos conflictos y nuevas formas de desigualdades, procesos de desconstrucción, cambio y transformación.

Entre las urbes cubanas, Santa Clara (con 327 años de fundación), ocupa una posición hegemónica como cabecera provincial, y se incluye aproximadamente en la sexta posición en cuanto a su nivel de importancia. Está situada en el municipio del mismo nombre, en la provincia de Villa Clara, Cuba. Constituye un eje medular de vinculación vial con todo el país, la atraviesa la Carretera Central. Es nudo ferroviario del Ferrocarril Central y tiene fácil acceso a la vía de mayor rapidez del país (Autopista Nacional). Es punto de partida de carreteras con acceso directo al resto de los municipios y provincias, lo que le facilita el intercambio como cabecera municipal. Este vínculo se logra a través de un entramado de siete vías de acceso, en forma radial, de carácter municipal, provincial y nacional, a partir de la circun-

\* Ponencia que obtuvo Primer Premio en el II Encuentro Iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible, Bogotá, 2011.

valación; estas penetran en el núcleo central por calles que se constituyen en arterias principales de circulación en su interior. Además posee un aeropuerto internacional, destinado fundamentalmente al transporte de turistas hacia la cayería norte del centro del país.

Santa Clara constituye un centro industrial importante, con producciones únicas en el país que constituyen fondos exportables. La variedad de servicios brindados a la población, dígase, comerciales, gastronómicos, técnicos y los brindados por instituciones culturales, educacionales y de salud, convierten a la ciudad en un centro territorial importante para sus residentes y visitantes. Estas y otras actividades económicas generan considerables fuentes de empleo e ingresos a la población y el país, a pesar de que en la década de los noventa la Isla sufrió un estancamiento económico, dado por la desaparición del campo socialista de Europa del Este con consecuencias en la vida económica, política y social de la ciudad; no obstante, hoy se manifiestan signos de recuperación que tienden al mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes.



La ciudad se subdivide en dos grandes zonas, una que se ubica al centro y donde se concentra la mayor cantidad de población y las instalaciones de servicios, así como la gran mayoría de los empleos; y otra que bordea la zona de alta concentración

y ocupa el resto del territorio, donde la densidad poblacional es menor. Ahora bien, ¿cuáles son los obstáculos con los que se tropieza?

A partir de la propia dinámica urbana, han emergido al interior de la ciudad nuevas formas de interacción que la han convertido en escenario de prácticas sociales y espacio de organización de diversas experiencias. La extensión del fenómeno urbano en la ciudad de Santa Clara, se ha basado en modelos económicos, sociales y urbanísticos centralizados, lo que ha producido una pérdida de objetivos universales e igualitarios de las políticas urbanas, permitiendo la validez plena de las reglas del mercado en la provisión de los servicios urbanos y limitando la accesibilidad urbana a la capacidad de consumo. En los procesos de planificación urbanística de la ciudad ha fracasado la participación social debido a una deficiente interacción con la ciudadanía y a no generar procesos dinámicos que trasciendan los condicionamientos tecnocráticos y normativos más tozudos.

La actual configuración de la ciudad no propicia la creación de redes sociales, ni la interacción cotidiana entre los sujetos urbanos. Se ha implantado un nuevo modelo de crecimiento urbano basado en la segregación social y la segmentación espacial de la sociedad, debido a la visión tecnicista sobre la planificación urbana, que ha privilegiado los planes y programas con una imagen de la ciudad casi ideal, difícil de materializar en la práctica.

### **Planificación urbana, participación y sostenibilidad: teoría vs. práctica**

El desarrollo de la teoría sociológica urbana ha mostrado diversas perspectivas en torno a la planificación urbana, como algunos enfoques tecnicistas, economicistas, centralizados y humanistas. La evolución que se ha producido en cuanto a la concepción de ciudad, no solo como espacio físico, sino social y cultural, ha provocado una metamorfosis en los enfoques sobre planificación urbana. Al respecto, uno de los más actuales y acertados, es el de Esteban Ruiz Ballesteros (2000), por su carácter social, ético y humanista:

Mediante la planificación se está construyendo la ciudad, sus elementos principales, sus prioridades, sus problemas, en

definitiva, su futuro, (...), la planificación es un ejercicio político en su forma más pura. Si entendemos la política como una lectura de la realidad, como una propuesta en la que se definen los colectivos y se marca una pauta de la acción social (...) La planificación define, (...), crea y destruye conceptos y realidades de la ciudad (Ruiz 181-182).

La planificación urbana no solo es un instrumento de carácter político, sino un proceso mediante el cual se decide el futuro de los individuos, no solo de las estructuras que conforman el espacio urbano. Su objeto es construir ciudad, tanto desde un punto de vista físico como socio-cultural. Es decir, crear una realidad integrada que proporcione un conjunto de derechos urbanos a todos los ciudadanos y que permita progresivamente el uso de la ciudad, según el criterio de igualdad de oportunidades. La participación social plantea, en mayor o menor medida, transformaciones sociales en general y alternativas populares de organización democrática en particular, partiendo de conflictos sociales y reproduciendo otros tantos en su desarrollo. En el concepto de participación convergen los valores de autodeterminación, autodesarrollo, colaboración, confianza, cooperación, equidad, libertad, autonomía e independencia. En específico, la participación ciudadana trasciende los estrechos márgenes institucionales donde ha sido ubicada, va más allá de la simple y superficial información receptiva de la población.

### **¿Cómo y qué espacios facilitan la planificación? ¿Quién decide el menú de dicha carta?**

El Instituto de Planificación Física Municipal de la ciudad de Santa Clara, es la institución encargada de dirigir el proceso de planeamiento urbano, en trabajo conjunto con el Gobierno Municipal y Planificación de la Economía, a quienes está subordinada. Dichas instituciones, a su vez están doblemente subordinadas a las entidades provinciales y nacionales correspondientes. En entrevistas estructuradas a expertos y especialistas del Instituto de Planificación Física Municipal, se obtuvo que el proceso de planificación urbana es considerado un instrumento institucional, político y de gobierno con el fin de organizar de forma funcional y según las necesidades del país, el espacio urbano.

En ningún momento se menciona la participación de la población, aunque dentro de las estructuras legitimadas para su concepción se encuentran los presidentes de los Consejos Populares, generalmente se excluyen en la creación del Plan General de Ordenamiento Urbano. Esto provoca que la ciudad se desarrolle al margen de las necesidades sentidas y manifiestas de sus ciudadanos, reforzando la segregación y la discriminación social. Estos planes se han caracterizado por ser centralizados, mediante las decisiones del gobierno, excluyendo a la población de su concepción. Por ello, no se armonizan los intereses de los diferentes grupos sociales con sus especificidades.

(...) se han caracterizado por ser muy centralizados, excluyendo a la población de su elaboración, por lo que casi nunca logran armonizar los intereses de distintos actores e instituciones dentro de la ciudad, ni alcanzar una gestión urbana eficiente (Linares y Dávalos 12).

Las barreras urbanísticas y arquitectónicas de la ciudad de Santa Clara, se derivan de la falta de planificación o una ineficiente planificación. Durante la planificación de la ciudad, en ocasiones, no existe coordinación entre las instituciones encargadas de su dirección, ya que se priorizan proyectos aprobados a nivel nacional por el gobierno sin conciliar con el plan general diseñado por los especialistas. Debido a la centralización de la toma de decisiones, los gobiernos municipales no tienen los suficientes recursos económicos ni la suficiente autoridad para priorizar proyectos, que muchas veces son necesarios para solucionar las barreras que obstaculizan el desenvolvimiento de sus habitantes en el uso cotidiano del espacio. Se utilizan los recursos disponibles para construir espacios innecesarios, en lugar de racionalizarlos y utilizarlos para paliar problemas cruciales que afectan la vida en esta ciudad, como la vivienda, los espacios públicos de ocio y esparcimiento, la pavimentación del trazado vial, la descentralización de servicios imprescindibles en los barrios y la obtención de medios de transporte más eficaces. Hay que tener en cuenta que la descentralización del Estado es un fenómeno que afecta el desarrollo de la ciudad santaclareña, en aras de que las instancias locales tengan una real y eficiente autogestión en la solución de sus problemas:

Entendemos la descentralización no como un proceso en el que se desconoce o niega el papel del Estado y se pretende contraponerlo de manera absoluta al gobierno local, sino como el proceso de transferencias de poder, autoridad, capacidad de decisión, disponibilidad y control de recursos a la instancia local desde el poder central (Pérez 25).

La movilidad urbana ha sido una de las dimensiones analizadas de forma centralizada en los Planes de Ordenamiento Urbano de Santa Clara, y se ha mantenido al margen de la sostenibilidad: «el desarrollo sostenible no es sinónimo de crecimiento económico, ya que la mejora de la calidad de vida comprende la satisfacción de necesidades materiales y no materiales...» (Lizárraga 21). En la Agenda 21 de la Cumbre de Río de Janeiro en 1992 se establecieron los objetivos para que el transporte fuera considerado sostenible o menos sostenible, y se incluyeron la reducción de la demanda del transporte privado y el incremento del uso del transporte público. La ausencia del enfoque sostenible en el análisis de la planificación urbana de la ciudad da lugar a situaciones de hacinamiento, incomunicación social, violencia, segregación, inaccesibilidad e inequidad social. Surge la interrogante, ¿resulta un imperativo analizar las consecuencias de la inexistencia de políticas urbanas de movilidad sostenible en la ciudad de Santa Clara? La movilidad urbana es un conjunto de desplazamientos que realizan las personas desde sus lugares de residencia hacia aquellos sitios de cumplimiento de actividades o funciones –trabajar, estudiar– y la satisfacción de necesidades concretas –ocio y esparcimiento, compras, atender la salud, visitas sociales– y viceversa.

El modelo de movilidad que se reproduce en la ciudad, a partir de la planificación urbana, se caracteriza por el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de desplazamiento y las modificaciones en la localización de las actividades productivas. Las variaciones funcionales a las que se ve sujeta la ciudad en su estructura interna resulta determinante para otros fenómenos asociados con el creciente aumento de la distancia entre lugares de residencia y trabajo, el incremento del tránsito vehicular y su influencia sobre las pautas que rigen los desplazamientos de las personas (modos, dirección, frecuencia, costos), insuficiente adecuación de las redes viales a

los volúmenes y ritmos del tránsito actual y distribución irracional del transporte público, así como el transporte alternativo. La notable centralización de los servicios, espacios públicos y culturales en Santa Clara y la carencia relativa de una red eficiente de transporte público que conecte estos espacios con los asentamientos de la periferia, potencia la vulnerabilidad de sus habitantes que viven, se relacionan y se desplazan en la ciudad.

La configuración de las políticas de movilidad urbana actual está provocando fuertes externalidades negativas y genera gran parte de los problemas ambientales, sociales y energéticos que vive Santa Clara. Las principales problemáticas que demuestran la inexistencia de un sistema de transporte adecuado que posibilite la movilidad y la consecuente accesibilidad a la ciudad, residen en la falta de vehículos colectivos, la introducción de soluciones alternativas que dificultan la circulación e introducen contaminación y el déficit de combustible. A partir de un análisis de la disponibilidad de servicio prestado y del área servida por el transporte de ómnibus urbanos, se perciben zonas de la ciudad que a pesar de encontrarse bajo el radio mínimo de los 400 metros desde una parada o ruta, no cuentan con un servicio adecuado por lo que este puede considerarse ineficiente. La frecuencia de los ómnibus supera los 30 minutos; relacionados con las demoras que se crean en algunas áreas de la ciudad por aglomeraciones de personas, ciclos, carretones y parqueos no autorizados en las vías principales. Existen otras zonas y áreas de la ciudad con servicio insuficiente e inexistente en su gran mayoría las cuales coinciden con el interior de los repartos donde se concentran las vías en mal estado, excepto en el Centro. Un área de 490,38 ha y un total de 36 855 personas están siendo afectadas por esta causa, que representa un 18 % de la población total de Santa Clara (según Plan General de Ordenamiento Urbano).

En la década de los noventa, se inicia el uso de medios de transporte alternativos como bicicletas, bici-taxis, triciclos motorizados, vehículos de tracción animal, carros abiertos, camiones, taxis, los cuales resolvieron en alguna medida la problemática, pero introdujeron desorganización, conflictos vehiculares, lentitud en la transportación, efectos incrementados por las indisciplinas de sus conductores, inaccesibilidad y desigualdad.

Los medios alternativos utilizados para reforzar las redes de transporte público, refuerzan la expansión del vehículo privado como medio de transporte de pasajeros, que deviene inaccesible para toda la población.<sup>1</sup> Esta situación está determinada por los precios elevados que demandan estos medios de transporte, sin correspondencia con el poder adquisitivo de la mayoría de los habitantes que resulta una población envejecida. Habría que agregar que el uso de camiones, y automóviles con tecnologías obsoletas de los años sesenta, constituye un detonante para la expulsión de contaminantes a la atmósfera. El constante tráfico de carretones de tracción animal dentro de la ciudad potencia la expulsión de residuales líquidos y sólidos sobre los viales en su recorrido (excretas), afecta el ornato público y las condiciones higiénico-sanitarias de la ciudad. El desarrollo del servicio de transporte por bicicletas y triciclos motorizados en las áreas más densamente urbanizadas a partir del centro histórico, constituye una solución a la problemática relacionada con la insostenibilidad en la movilidad, pero introduce limitaciones en las vías, principalmente los bici-taxis, y favorece la inaccesibilidad e inequidad social.

El ferrocarril atraviesa la ciudad y crea interrupciones en las vías con las que se intercepta a nivel; la estación central ferroviaria se encuentra ubicada en el centro de la ciudad, en la década de los noventa se iniciaron las obras para trasladar esa red hacia el norte, lo cual no se ha concluido por falta de financiamiento. La Estación posee servicio de ómnibus urbano para su acceso, pero su capacidad es insuficiente, sobre todo en el momento de llegada y salida de los trenes, por lo que se producen congestionamientos de personas, conflictos entre vehículos y peatones, y en el tránsito vehicular en las calles que la rodean. En el perímetro urbano se comenzó a brindar un servicio suburbano a partir de 1994, que cubre la distancia desde la estación ferroviaria hasta la Universidad Central «Marta Abreu» de Las Villas, este tren, salvo excepciones, solo lo utilizan estudiantes y trabajadores universitarios, en tanto la estación y los apeaderos se encuentran distantes y sin conectividad con las áreas y zonas de la ciudad, y estos últimos no tienen las condiciones mínimas para proteger al pasajero del sol y la lluvia.

<sup>1</sup> Durante el año 2015 se incorporó una considerable cantidad de ómnibus a las principales rutas de la ciudad [N. del E.]



¿Qué políticas de movilidad urbana se ofrecen? El mayor inconveniente reside en que se ofrecen soluciones particulares a cada problema y pocos se sustentan en el análisis conjunto o con propuestas enmarcadas desde una visión integral, algo necesario para una cuestión de estas características, con una fuerte dependencia de múltiples y diversos factores (inversiones, usos del suelo, nivel de instrucción, pautas culturales, condiciones naturales, grado de organización comunitaria).

Estos elementos demuestran que las políticas de transporte constituyen un factor y uno de los problemas de mayor repercusión en el funcionamiento de la ciudad, con el agravamiento de la movilidad urbana. Las condiciones y el tiempo dedicado a los desplazamientos representan una fuente de disparidades socioeconómicas dado que a su vez se necesita más tiempo y dinero para desplazarse en la urbe. Los viajes diarios se realizan sacrificando tiempo de descanso, de consumo, dinero o trabajo remunerado. Fenómeno social que afecta con mayor severidad a los habitantes que residen en las zonas periféricas de la ciudad que se trasladan en condiciones más incómodas, con mayores tiempos de desplazamiento y teniendo que realizar con frecuencia dos o tres trasbordos, ya sea en transporte motorizado o en una de las vías alternativas existentes.

### **¿Cómo hacer convergente y conmensurable el transporte público y la red vial?**

La ciudad se ha desarrollado espontáneamente prolongándose y abriendo otras vías cuando era necesario, así se creó una trama irregular y no jerarquizada, con vías angostas y aceras estrechas, las edificaciones se enciman sobre las calles obstaculizando visuales y dejando pocos espacios libres y casi ninguna área verde. Esto hace difícil las relaciones entre zonas, a lo que se añade una organización interna del tráfico que agrava la situación. Con el seccionamiento de la trama urbana, el FFCC central y la construcción del boulevard, la red vial existente no satisface las vinculaciones directas y rápidas entre las diferentes zonas de la ciudad obligando el tránsito a dirigirse hacia la zona central y a realizar largos recorridos trayendo consigo sobrecarga vehicular.

A partir del uso de vehículos de tracción animal, se creó una desorganización del orden vial en perjuicio de los demás componentes del tránsito y en ocasiones de sí mismo; así se crean

demoras y conflictos en la vía pública debido a las indisciplinas de sus conductores y la lentitud de este transporte.

El deterioro de la red vial de la ciudad a partir de los años noventa ha ido en ascenso, esto se debe fundamentalmente a la falta de reparación y mantenimiento en las redes secundarias internas de los repartos, pues se ha priorizado el mantenimiento de las vías principales. A esto se une el mal estado de las redes hidrosanitarias que ocasiona la rotura del pavimento y aceras, señalado como uno de los principales problemas que inciden en el mal estado de la red vial, ya que las reparaciones se ejecutan y no se sellan las aberturas realizadas en calles y aceras.

La ciudad crece en dirección este-oeste, la red vial crece también en ese sentido, proponiéndose las vías colectoras nortesur para conformar la trama. El déficit acumulado en la construcción de la red vial principal, planteado por el esquema, hace prácticamente imposible la solución a los problemas de circulación. El centro de la ciudad invita a un análisis particular, no solo por la estrechez de las vías y aceras, déficit de parqueos y garajes que provocan gran congestionamiento, sino también porque en este centro se ubica la mayor cantidad de servicios y empleos a nivel de ciudad, lo que hace que se muevan en esta área miles de personas y autos.

Si bien ha estado siempre la zona Centro en la portada de los análisis, las zonas más alejadas merecen una reflexión crítica y consciente. La situación actual de la red vial de la ciudad se analizó por Consejos Populares (zonas alejadas) dentro del límite urbano, con un número de características y problemas que se repiten, en cuanto a la red vial, su estado, relaciones que establece, determinadas fundamentalmente por recursos mínimos necesarios para asumir las reparaciones como mantenimientos y nuevas construcciones de vías y puentes previstos, que mejorarán los vínculos entre las diferentes zonas de la ciudad. De forma general, los diferentes Consejos mantienen vínculos directos entre sí a través de las vías principales que los atraviesan las cuales tienen una sección apropiada con aceras y parterres, donde predomina el buen estado del pavimento. ¿Qué hacer con la subutilización de estrategias sostenibles de movilidad?

La Circunvalación, como un anillo exterior, tiene la función de distribuir el tráfico hacia los diferentes destinos. Parte de ese transporte es pesado y penetra dentro de la ciudad, donde

se encuentra el mayor número de instalaciones que generan carga y descarga, como son las terminales de ómnibus, almacenes, restaurantes, servicios y servicientros. Con el crecimiento lineal de la ciudad, siguiendo la dirección de las vías de acceso, se incrementaron las dificultades en las relaciones con el centro y en el funcionamiento de esas vías, que asumen funciones urbanas para lo cual no fueron diseñadas.

Por tanto, la creación de una red de distribución de carga y de anillos periféricos alrededor de la ciudad, es una medida que promueve y asegura la sostenibilidad. La creación de anillos periféricos con calles radiales que conecten las zonas internas de la ciudad, desvía los viajes con destino diferente del área urbana. Esta infraestructura en anillo, a la vez, crea la plataforma necesaria para desarrollar políticas de apreciación de la congestión y distribución de carga fuera de la hora pico, para reducir el volumen vehicular que circula en la ciudad.

La mayor parte del transporte urbano es de tipo vial. La infraestructura vial congestionada perjudica el funcionamiento de la ciudad, aumenta la contaminación ambiental y perjudica a sus habitantes al hacer más lento el transporte público. Una estrategia vial debe en consecuencia concentrarse en el movimiento de personas más que en el movimiento de vehículos, a través de la gestión del tránsito y la demanda, así como en la provisión y mantenimiento de la infraestructura vial.

Ponemos en tela de juicio la disparidad en el análisis y la falta de convergencia entre la red vial y el transporte; hasta el momento se destaca la laxitud institucional y despierta la necesidad de crear un marco organizacional que regule y planifique, a través de planes estratégicos, las inversiones realizadas en el sector, cuantificando sus impactos a nivel social, económico y ambiental. La indolencia ha impactado la movilidad interna de la ciudad, la cual debe ser recuperada a través de la implementación de una infraestructura que garantice el control y la efectividad de las políticas de movilidad. La sinergia entre el Estado, el sector privado y la sociedad académica puede resultar en un centro de investigación y control de transporte que administre y supervise la red interna de la ciudad.

La insostenibilidad ambiental y social del actual modelo de movilidad urbana implantado en la ciudad de Santa Clara, lejos

de favorecer la dinámica urbana y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, acentúa y reproduce la inhabitabilidad, la incomunicación, la segregación y las desigualdades sociales, debido a que no están conformadas como proyecto colectivo y social.

La movilidad urbana sostenible debe definirse, en función de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costes asociados (Lizárraga 21).

La movilidad urbana, debe ser una dimensión central en los procesos de planificación urbana, analizada como una estrategia sostenible que permita cubrir las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacerlas. La planificación urbana debe ser un proceso integrador de las necesidades diversas de los individuos heterogéneos que hacen uso de la ciudad, con el objetivo de lograr el bienestar ciudadano. Para ello, es pertinente materializar la participación activa de todos los actores sociales, convirtiendo el diseño meramente funcional en un diseño relacional donde interactúen los diferentes intereses sociales, logrando la integración de la diversidad, una plena ciudadanía y la equidad social.

El sistema de transporte sostenible debe permitir el acceso a los bienes y servicios, al trabajo, a la educación, al ocio y a la información, de forma segura para la salud pública y la integralidad del ambiente. Debe garantizar la equidad intra e intergeneracional, ser asequible, operar de manera eficiente y ofrecer diferentes modos de transporte para lograr una intermodalidad sin interrupciones, minimizar el consumo de recursos no renovables, reutilizar y reciclar sus componentes, y limitar las emisiones del ruido.

Crear una estrategia de movilidad urbana sostenible supone desvincular el crecimiento del transporte motorizado como única vía de acceso a la ciudad. El reto consiste en promover un estilo de vida urbano centrado en una movilidad sostenible y un desarrollo de redes de transporte público con modos no motorizados mediante la planificación urbana y la participación ciudadana. Solo queda espacio para la propuesta e implementación futura. Para resumir, digamos que hacer movilidad urbana sostenible supone formas de acción irreductibles:

[166]

*Planificación vial:* A partir de la planificación de espacio para infraestructura de transporte (no restringido a vías); estructuración jerárquica de la red vial y líneas de responsabilidad para la provisión y el mantenimiento de cada categoría; evaluación de las inversiones en capacidad vial adicional para tener en cuenta los efectos sociales, económicos y ambientales del tránsito inducido sobre los beneficios, los beneficios y perjuicios de medios alternativos; identificación de los desplazamientos más importantes de personas o carga (no solo mediante vehículos) y racionalizar los recursos para el mejoramiento de los viales.

*Mantenimiento vial:* Introducción de sistemas de gestión del mantenimiento; distribución de los fondos para el mantenimiento adecuado de la capacidad vial sostenible económicamente; selección rigurosa para la contratación del sector privado con el fin de mejorar la eficiencia del mantenimiento.

*Gestión del tránsito:* Para mantener los desplazamientos seguros, eficientes y aceptables ambientalmente de las personas y los vehículos; priorización de la gestión y uso de la infraestructura para comprobar la eficiencia económica de la ciudad, los desplazamientos del transporte público y alternativo, contra la expansión irrestricta del transporte privado motorizado.

*Gestión de la demanda:* Análisis del espacio vial para balancear el desplazamiento con la capacidad a través de medidas de restricción; cobro del costo completo por el uso vial; integración de la financiación para reconocer la interacción entre vías y otros modos de transporte urbano; desarrollo de agencias capaces de gestionar y mantener el sistema vial urbano.

Como es evidente, estas últimas son las que suscribimos aquí, por suponer una política de movilidad urbana sostenible — en el sentido de develar las raíces — para impulsar el desarrollo urbano con equidad y seguridad a partir de potenciar las opciones y utopías de los sujetos reales. Es el desarrollo social un haz de realidades emergentes y de lentos y continuos movimientos de opinión — reflexividad social —, de la gradual conciencia que alcanza todo actor social de sus problemas y las formas de resolverlos asumiendo costos y consecuencias (Bassail 96)

## Bibliografía

- BASAIL, ALAIN: «Desarrollo y políticas culturales. Adagio al discurso y al recurso de la cultura». Revista *LiminaR. Estudios sociales y humanísticos*. III. 1, 2005. Impreso.
- BORJA, JORDI Y MANUEL CASTELLS: *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. México: Taurus, 2002. Impreso.
- CASTELLS, MANUEL: *La cuestión urbana*. La Habana: Félix Varela, 2007. Impreso.
- DÁVALOS, ROBERTO: «Ciudad y cambio social en los 90». IV Taller de Desarrollo Urbano y Participación. La Habana: Universidad de La Habana, 1999. Impreso.
- GEO SANTA CLARA: *Perspectiva del Medio Ambiente Urbano. Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)*. La Habana: Academia, 2006. Impreso.
- HARVEY, DAVID: *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Editorial Siglo XXI, 1992.
- LIZÁRRAGA, CARMEN: «Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI». Revista *Economía, Sociedad y Territorio*, (No. 022), 2006. Impreso.
- MASSIRIS, ÁNGEL: «Ordenación del territorio en América Latina». *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. VI. 125, 2002. Impreso.
- POZUETA, JULIO: «Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano». *Red de Cuadernos de Investigación Urbanística CIU*. 30, 2000. Impreso.
- RIZO, MARTA: «Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el hábitus y las representaciones sociales». *Bifurcaciones*, revista de estudios culturales urbanos. 6, 2005. Impreso.
- RUIZ, ESTEBAN. *Construcción simbólica de la ciudad. Política local y localismo*. Madrid: Consejo Editor de la Universidad Pablo Olavide. Sevilla Niño y Dávila Editores. 2000.
- SCHADE, W.: «El ruido del tráfico: un reto para la movilidad sostenible», en *Revista Internacional de Ciencias Sociales*. 176, 2003. Impreso.
- TORRES, MARIO: «La planificación urbana: un imperativo ético». *Pensamiento Actual. Revista de Urbanismo*. 4, 2001. Impreso.