

la gobernanza de la infraestructura

la dimensión social

Gordon Wilmsmeier

Unidad de Servicios de Infraestructura
división de Recursos Naturales e Infraestructura,
CEPAL, Santiago, Chile



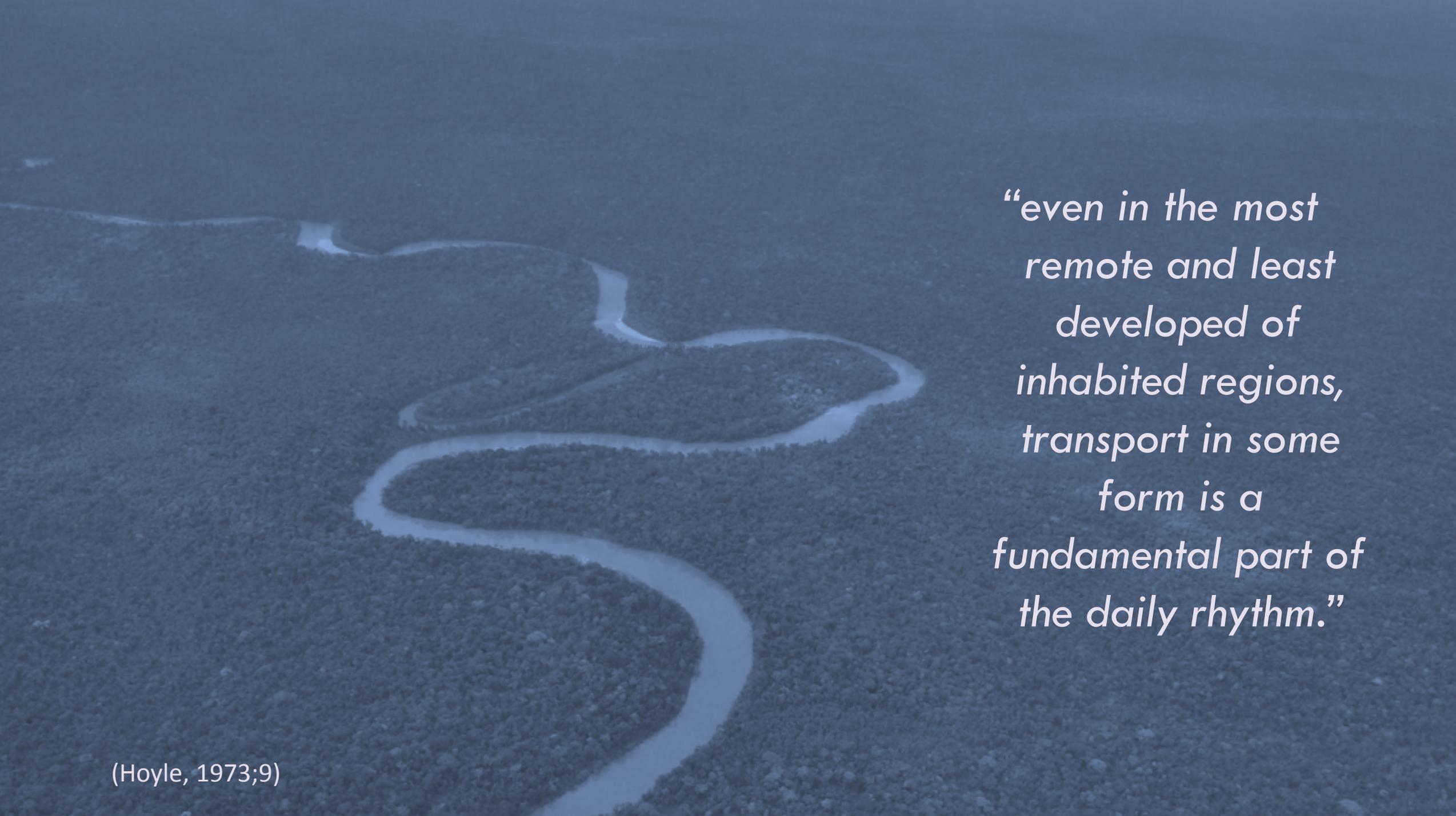
NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



Santiago de Chile

Noviembre, 2016



An aerial photograph of a river meandering through a dense, dark forest. The river is light-colored and forms several large, rounded loops. The forest is a deep, textured green. The overall image has a blueish tint.

“even in the most remote and least developed of inhabited regions, transport in some form is a fundamental part of the daily rhythm.”

(Hoyle, 1973;9)



“Transport is an epitome of the complex relationships that exist between the physical and political activity and levels of economic development”

(Hoyle and Knowles, 1998).



para crear oportunidades es necesario diferenciar

- síntoma

*Fenómeno que revela la existencia de una “enfermedad”
señal, indicio de una cosa que está sucediendo o va a suceder*

- causa

*Motivo, fundamento u origen:
una cosa/comportamiento que permite una acción, fenómeno o condición*

**oportunidades reales son cuales que ataquen la causa de los desafíos actuales.
Curar los síntomas y no eliminando las causas del desafío solamente permite una
mejora temporal y a corto plazo**

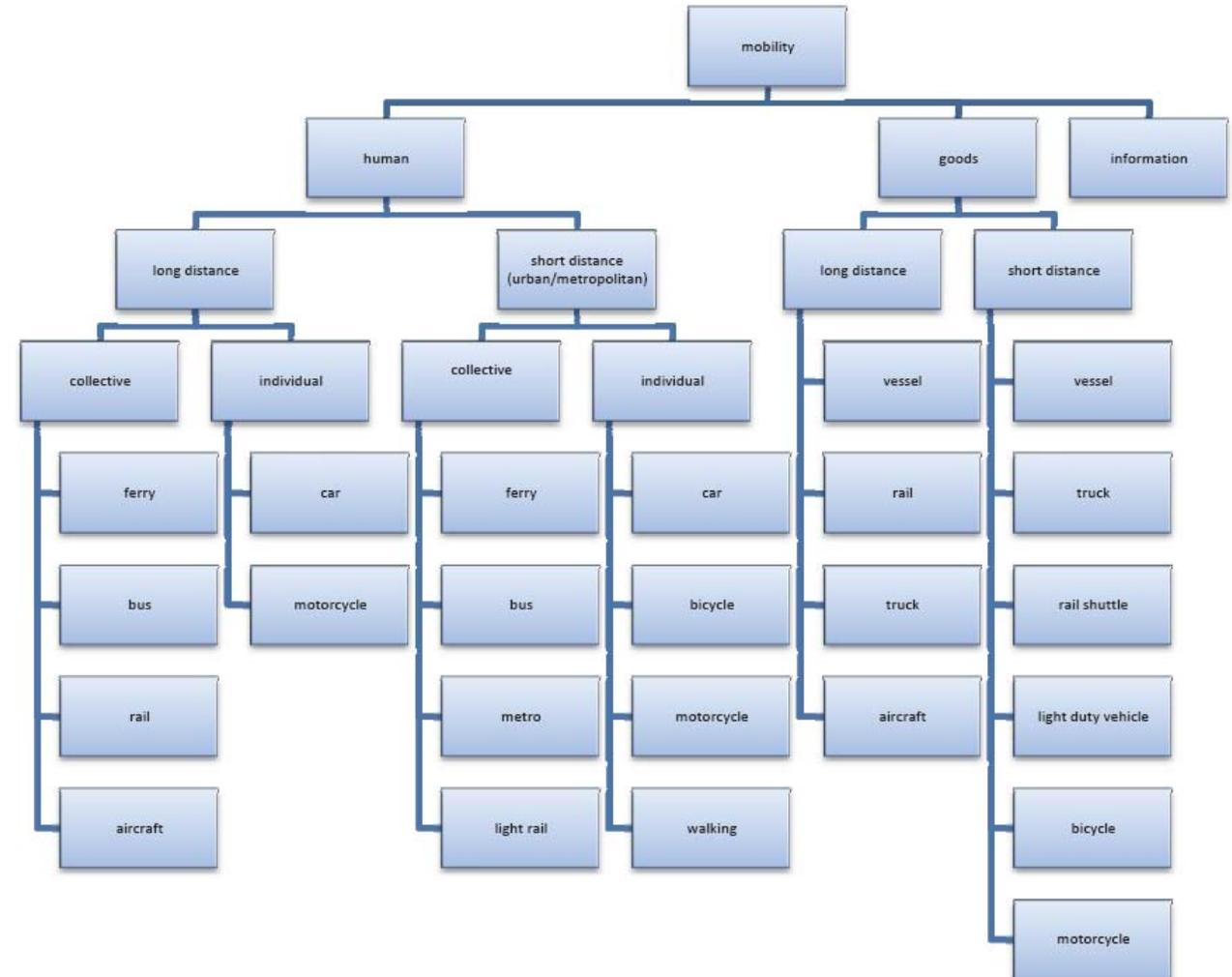


**porqué y cómo
considerar la
dimensión social?**



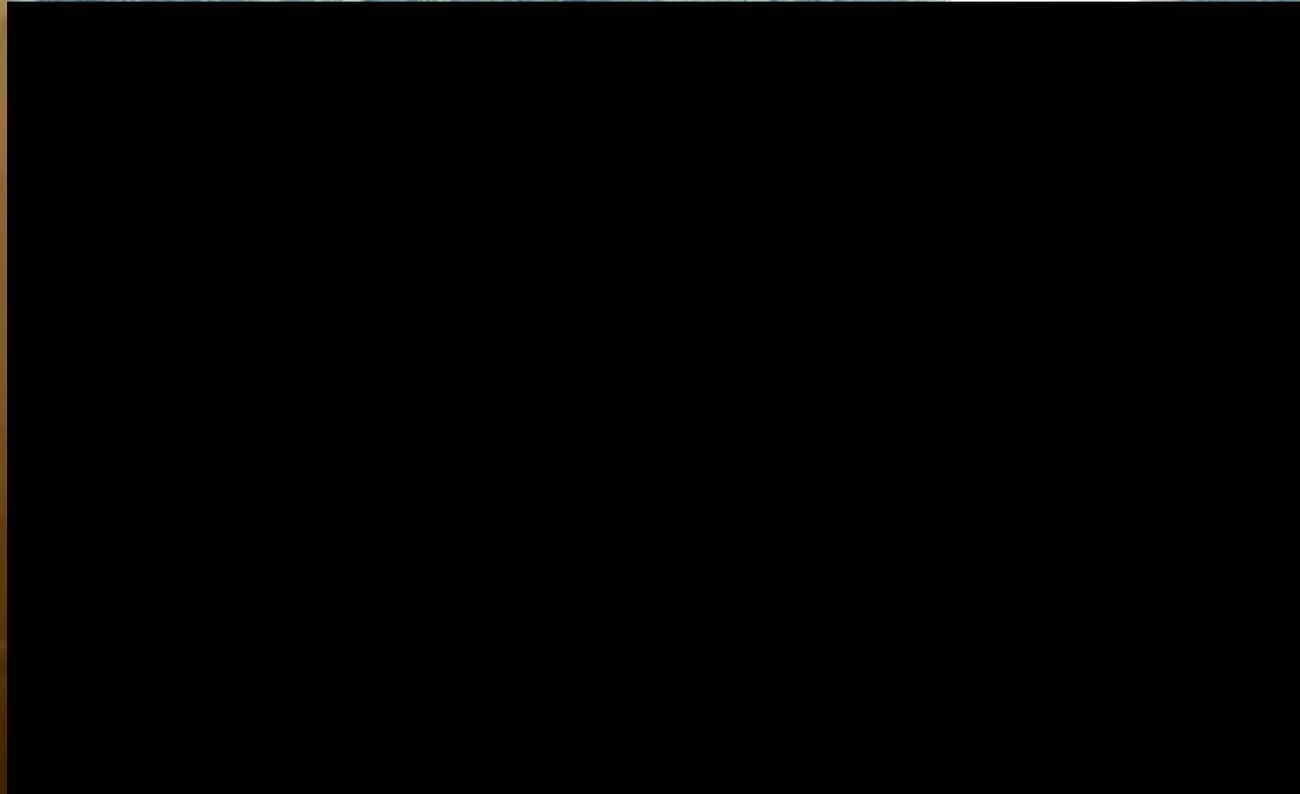
la diversidad de movilidad

el desarrollo y la implementación de políticas sostenibles de movilidad, transporte y logística requieren entender las posibilidades de movilidad



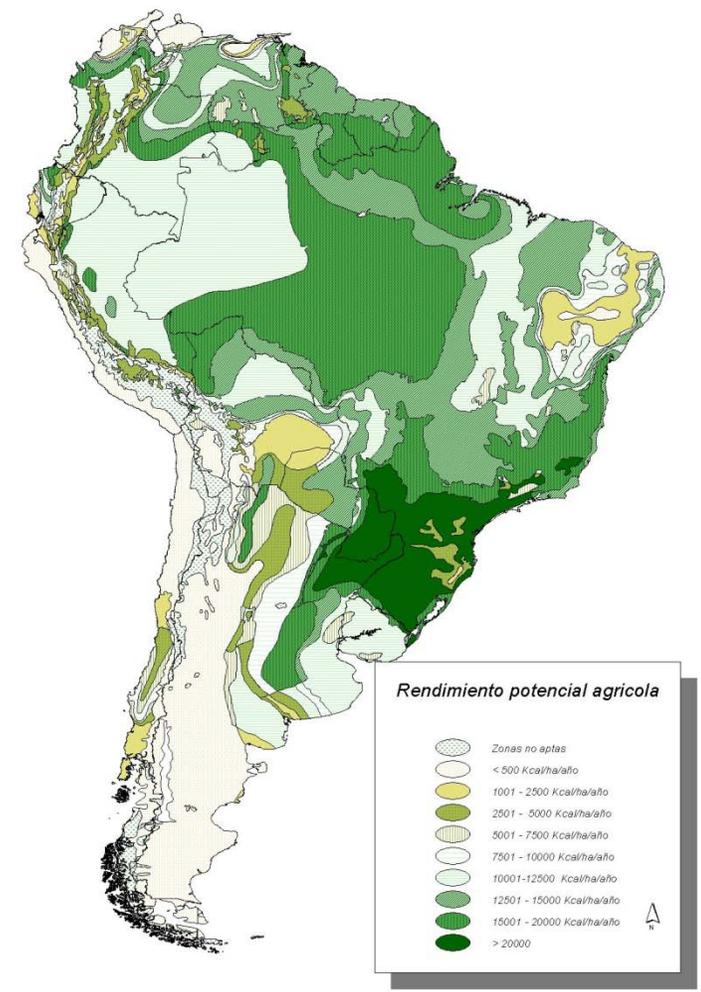
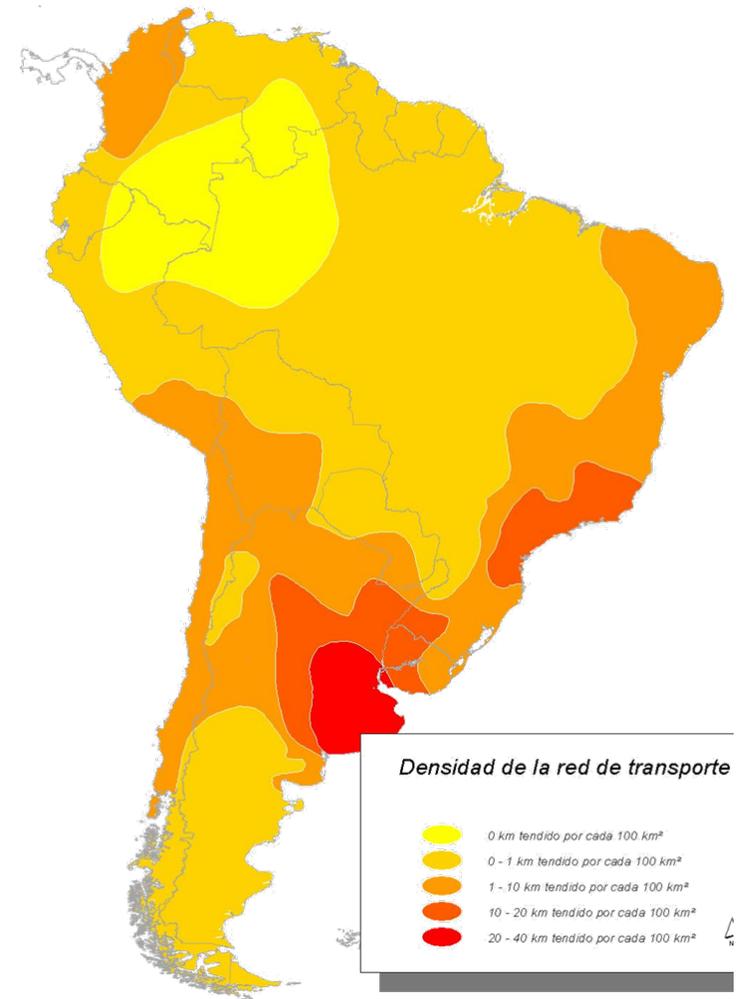
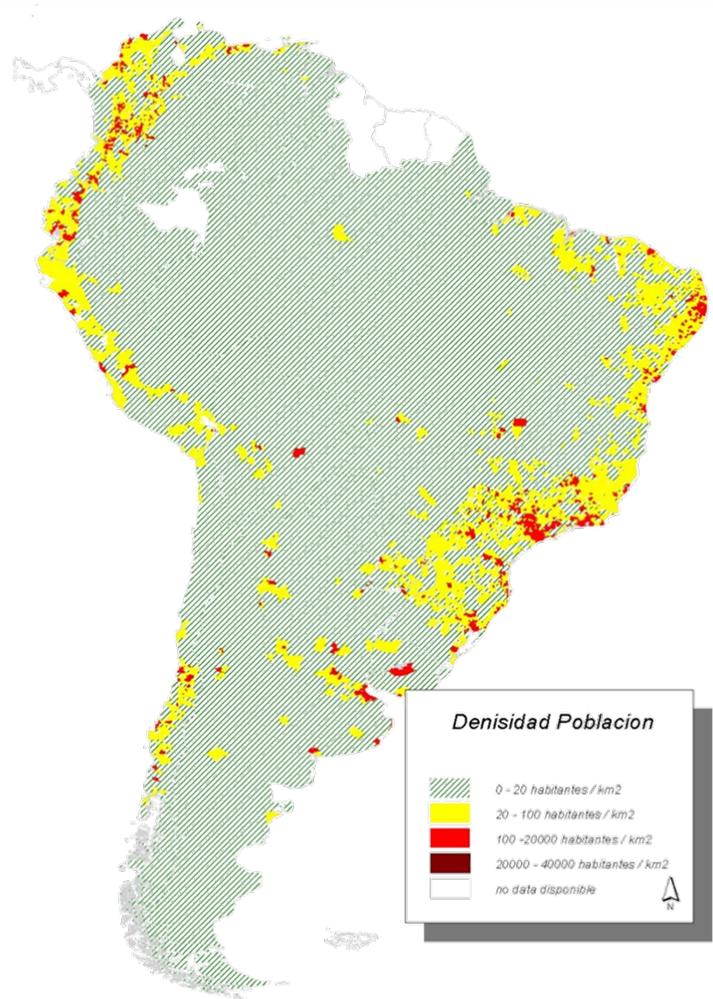


41.6%% de la población en
América Latina y el Caribe vive
en pobreza o situación de
indigencia (2015)





geografía territorio y infraestructura

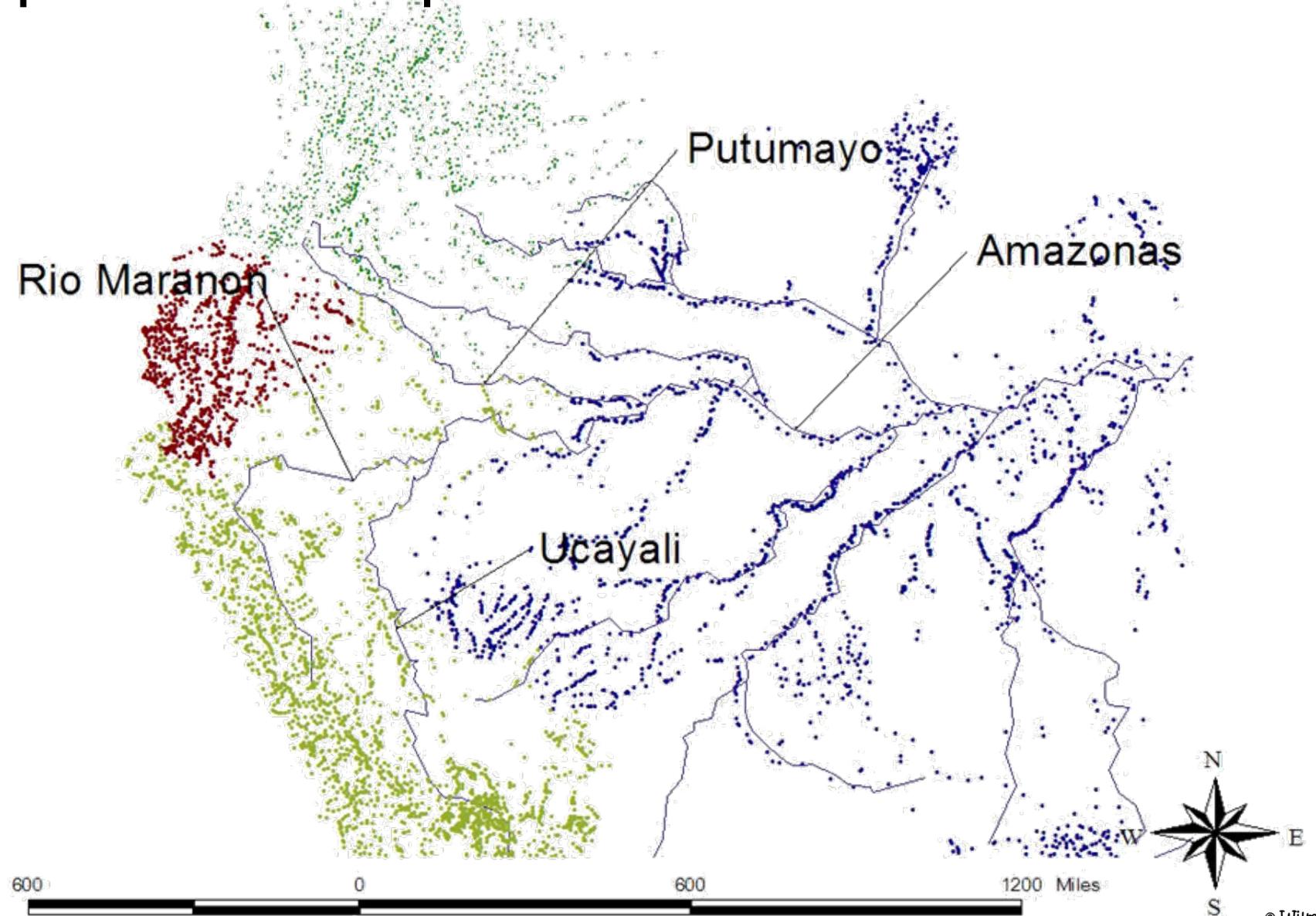


ejemplo: accesibilidad en la amazonia





ejemplo: distribución de población en la amazonía





ejemplo: condiciones del uso de infraestructura





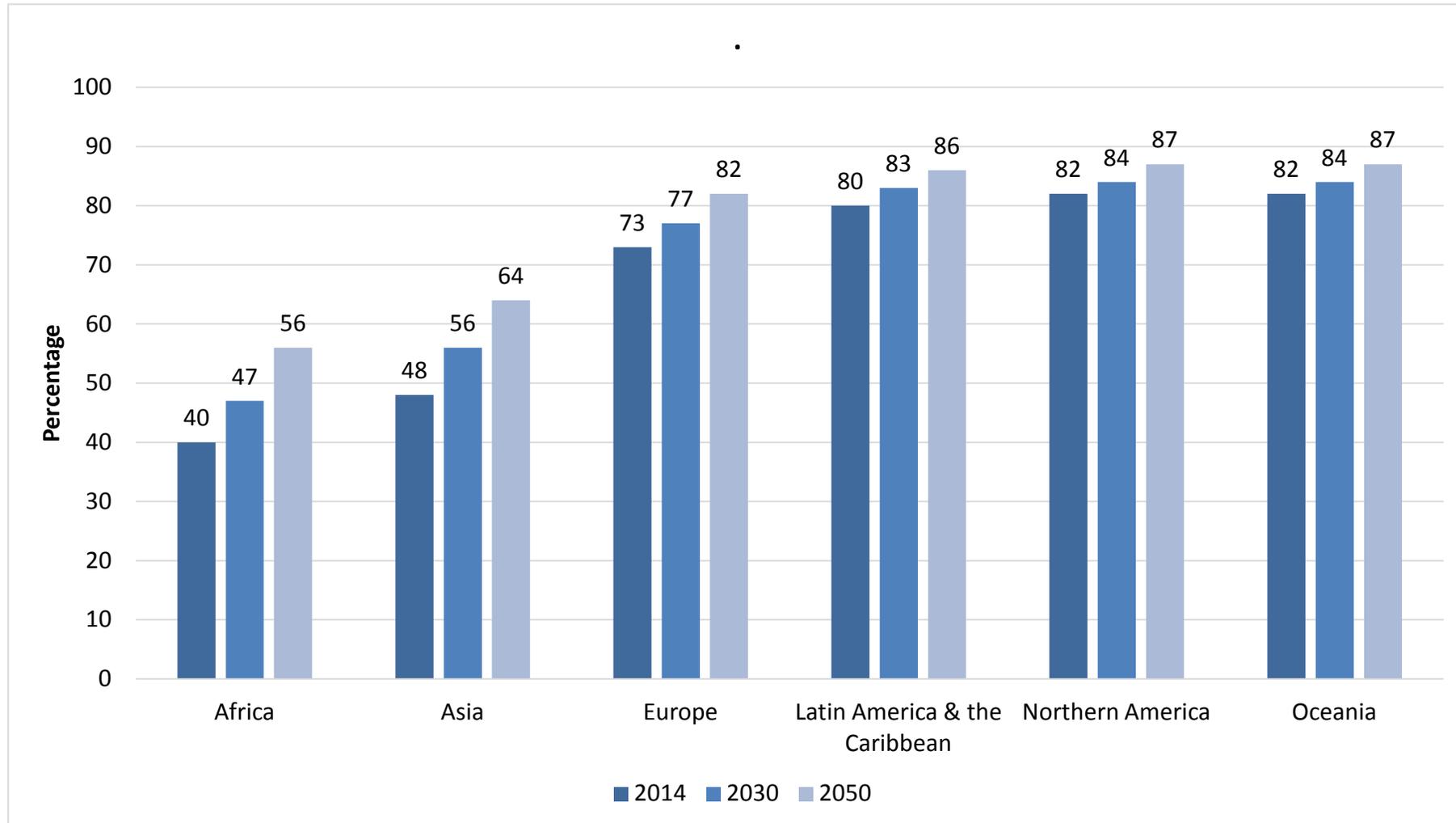
transporte? público?





infraestructura y urbanización?

porcentaje de población urbana 2014 – 2050, estimaciones





1 NO POVERTY 	2 ZERO HUNGER 	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING 	4 QUALITY EDUCATION 	5 GENDER EQUALITY
6 CLEAN WATER AND SANITATION 	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 	8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH 	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 	10 REDUCED INEQUALITIES
11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 	 THE GLOBAL GOALS For Sustainable Development			12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION
13 CLIMATE ACTION 				14 LIFE BELOW WATER



infraestructura social y el rol social de infraestructura

infraestructura social es la combinación interdependiente de instalaciones, localidades, territorios, programas servicios y redes que mantienen y mejoran los estándares de vida y la calidad de vida en una comunidad.

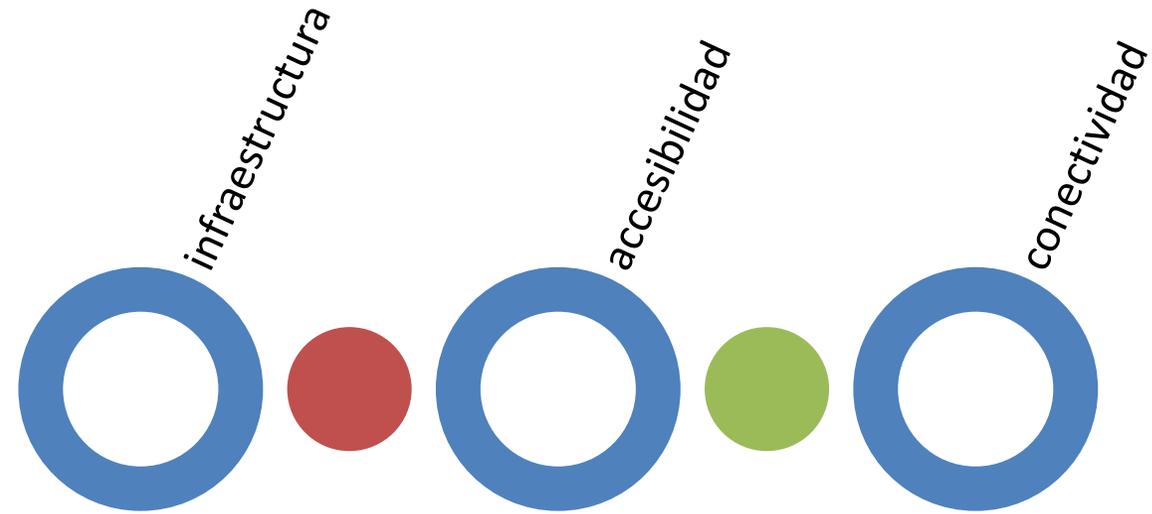
“The glue that holds community together.”





infraestructura y la dimensión social

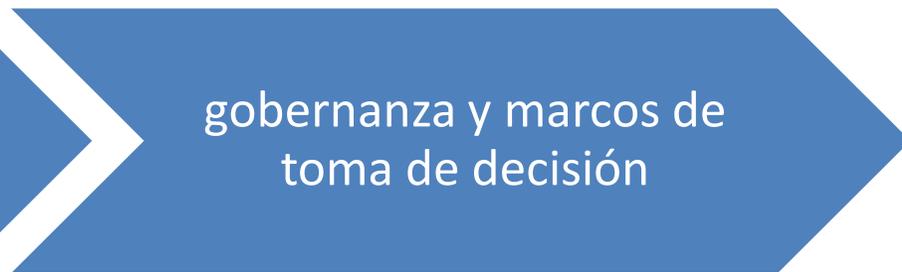
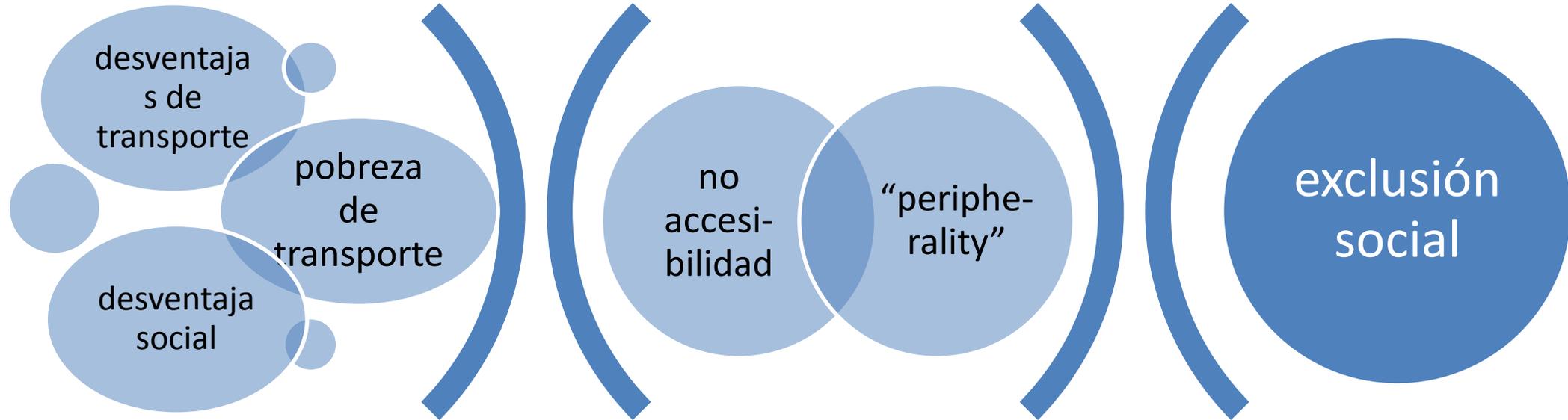
- “peripherality” y aglomeración
- pobreza y aislamiento



- Existen diferencias en la composición de uso de infraestructuras y de transporte que se generan en la interacción por el acceso diferencial de género, recursos económicos, recursos sociales y recursos de tiempos.
- *Spatial Mismatch* explica el proceso de generación de barreras para el acceso a los ingresos que resulta de la triple relación dinámica entre trabajo, vivienda y la red de transporte
- La falta de movilidad esta vinculado de forma intrínseca con desventaja social y exclusión (Ohnmacht et al. 2009, Lucas, 2012).



La relación entre desventajas sociales, de transporte y exclusión social





efectos de segregación y exclusión social

- En las ciudades de América Latina, la evolución de las infraestructuras de servicios y comunicación ha permitido la creación de "espacios de red premium" exclusivamente para grupos más ricos, profundizando así grandes desigualdades sociales.
- La privatización y la provisión diferenciada de servicios de infraestructura y conectividad han permitido tanto la segregación voluntaria de grupos ricos en desarrollos bien conectados como la desconexión total o parcial de grupos menos poderosos que se ven obligados a enfrentar mecanismos insuficientes para interactuar con la ciudad y sus oportunidades .
- Las poblaciones territorial y socialmente periféricas son a menudo incapaces de adaptarse a rápidos cambios tecnológicos y para aprovechar al máximo las redes de servicios públicos y de transporte.
- En un contexto de oportunidades de ingresos y otras funciones urbanas espacialmente concentradas, así como de poder adquisitivo limitado, la accesibilidad a los medios adecuados de conectividad con el resto del tejido urbano puede ser un factor determinante para superar las condiciones de pobreza para los residentes en áreas físicamente marginales.



la relación costo beneficio

- La relación costo beneficio de inversión en las carreteras (rurales) de «baja calidad» son cuatro veces mayores para el PIB nacional que las inversiones en carreteras de «alta calidad» (Fan y Chan-Kang, 2005)
- Existe una relación entre producción (agrícola) y transporte rural.
- De tal forma existe la necesidad de concentrar las inversiones en el transporte rural en el extremo inferior de la red vial rural vías, caminos y senderos para satisfacer las necesidades rurales de acceso y movilidad De pequeños agricultores (Banjo, Gordon y Riverson, 2012).
- Sin embargo, la ecuación no es tan simple...



ventajas en considerar la dimensión social

Fomentar la
inclusión social

Apoyar a diversas
comunidades

Crear comunidades
sostenibles

Mejorar salud y
Bienestar

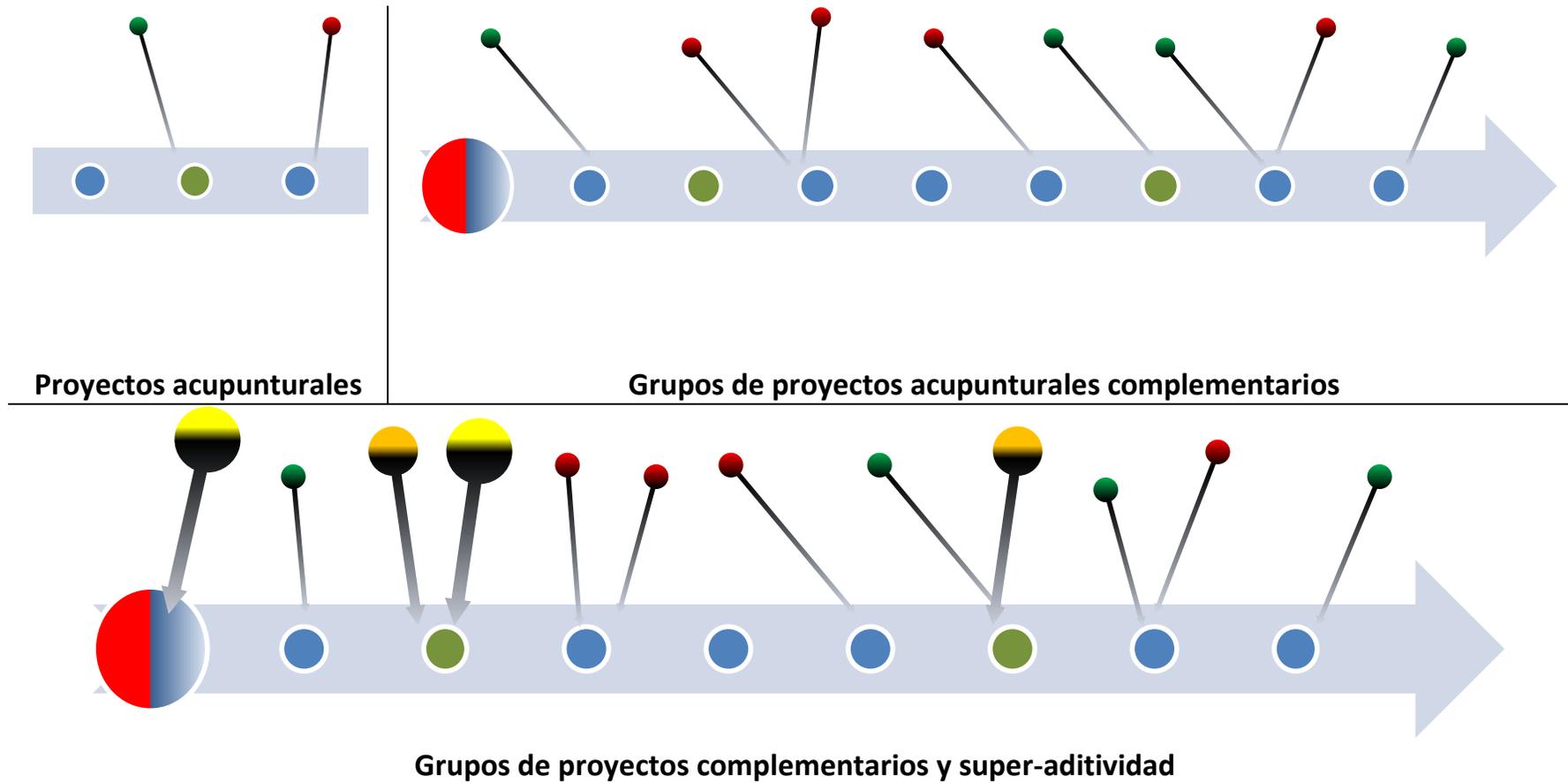
El acceso a las
instalaciones,
servicios y
programas

Apoyo a una
población en
crecimiento

Contribuir al
desarrollo
económico



proyectos acupunturos, complementariedad y super-aditividad





Cómo considerar la dimensión social?



- Las capacidades:
 - cognitivas,
 - técnicas,
 - sociales y
 - económicas
- determinan la movilidad individual, constituyendo diferentes tipos de "capital de movilidad" que limitan las oportunidades y la accesibilidad para abordar las necesidades diarias y a largo plazo.

Como se puede mejorar el aprovechamiento de esta capital?



Sostenibilidad social

- asociado de la expresión “sostenibilidad ambiental”, y se la ha vinculado prontamente con la “habitabilidad” de las ciudades.
- habitabilidad no solo se refiere a lo medio ambiental si no también a lo social.
- las ciudades, los planificadores y los organismos internacionales, por lo cual todavía queda por determinar, articular y abordar toda la gama de desafíos que plantea la práctica de la sostenibilidad social y su interacción con los ámbitos del transporte y la pobreza aún no está bien afirmada
- Los planificadores urbanos locales deben mediar entre las presiones en pro de las mejoras ambientales, por una parte, y la sostenibilidad social de los contextos locales, por la otra. Por ejemplo, el hecho de retirar de la flota urbana los vehículos de más antigüedad probablemente perjudique desproporcionadamente a las personas de bajo ingreso en cuanto a su acceso a la movilidad urbana, pero al mismo tiempo esos límites legales a la explotación de esos vehículos pueden traducirse en grandes beneficios ambientales en el entorno urbano.



progreso?



CEPAL



progreso? →





ejemplo: la dimensión de género

Estudios de hombres y mujeres haciendo viajes indican que es más probable que las mujeres realicen en un encadenamiento de viajes.

Sus horarios domésticos significan que tienen diferentes patrones de viajes que los hombres: el tiempo.

Entonces, el desafío del tiempo de las mujeres se muestra en sus horarios de viaje y transporte con todas las tensiones.

Cuanto más pobre es la mujer, más complejo es su viaje y transporte ya que tiene menos capacidad para comprar ayuda.

Cómo se incluye esta perspectiva en una gobernanza de infraestructura?





gobernanza y las modalidades del poder

- la forma instrumental del poder
- Cuál es la forma como actores obtienen y reproducen posiciones de poder?
- Poder emerge por inseparables acciones y tácticas económicas y sociales

- el desafío:
 - poder no está restringido a una escala territorial
 - las diferentes formas emergentes de poder: autoridad, manipulación, seducción, etc.
 - la manera en la cual instituciones y organizaciones usan sus redes para reproducir posiciones de poder



temas emergentes

- Oportunidades Económicas
- Colaboración público-privada.
- Transporte y Movilidad.
- Descentralización y Participación Ciudadana.
- Devolución y centralización
- Entender y hacer complementarios los diferentes formas de gobernanza



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



questions?

contact: **Gordon Wilmsmeier**
gordon.wilmsmeier@cepal.org
www.cepal.org/drni

Infrastructure Services Unit (ISU)
Natural Resources and Infrastructure Division
UN-ECLAC, Santiago, Chile

www.cepal.org/santiago
Edición N.º 118, agosto de 2013

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

El transporte, la pobreza y el avance hacia sociedades con bajas emisiones de carbono

Introducción

La discusión sobre la pobreza y el transporte a nivel mundial, y en América Latina y el Caribe, está en un grado de integración teórica y de los estudios latinoamericanos contemporáneos, de manera que cada vez más en el contexto de la sostenibilidad social del transporte y la movilidad urbana. Las cuestiones de la sostenibilidad ambiental han abierto el discurso político sobre la reducción de las emisiones, lo que genera preguntas acerca de los niveles y patrones de movilidad deseables. Aumentar la capacidad de los sistemas de movilidad para adoptar los modos de transporte de menor impacto ambiental. Necesariamente, temas como la equidad en el transporte, así como otros dimensiones de la igualdad social, deben identificarse y tratarse dentro del marco de la sostenibilidad. En consecuencia, el transporte y la pobreza se convierten en dimensiones políticas significativas en cualquier discurso integral sobre la sostenibilidad.

“...cerca de la mitad de la población de las ciudades (aproximadamente 800 millones de habitantes) corresponde a personas marginadas, que viven en zonas de asentamiento informal en las afueras o bien en distritos pobres dentro del propio casco urbano (favelas, pueblos jóvenes, entre otros) y en condiciones de alta inseguridad en los hogares, a menudo en situaciones inhumanas” (Khalilur R. M., 2003).

No solo la proporción de personas que viven en la pobreza extrema se ha disminuido en el último decenio, sino que, por el contrario, el número de marginados en las zonas urbanas y metropolitanas de hecho ha aumentado.

© 2013. Todos los derechos reservados. Se permite la reproducción de este documento con fines de uso personal, siempre que se cite la fuente y se permita el uso de la información. Para mayor información, escribir a trans@un.org.

Introducción

- I. El transporte y los países
- II. La movilidad urbana y los países
- III. Los sistemas de análisis de estado cíclico y los países
- IV. Sostenibilidad social
- V. Conclusiones

© 2013. Todos los derechos reservados. Se permite la reproducción de este documento con fines de uso personal, siempre que se cite la fuente y se permita el uso de la información. Para mayor información, escribir a trans@un.org.