

Los Ods Un Puente Para El Desarrollo De La Responsabilidad Social En La Trasportacion Pública: Caso Gad Municipal De Guayaquil

Martillo Mieles Oswaldo*
Guerrero Cortez Vladimir Alexander*
Pilco Parra Heriberto Mesías*
Santamaría Yagual Joffre Arturo*

Resumen

En una América Latina fuertemente afectada por conflictos económicos y sociales, los ODS se presentan como un camino hacia el desarrollo sostenible de la sociedad, que invita a unificar esfuerzos entre el gobierno y otros actores del desarrollo como los ciudadanos en general, la academia, empresas privadas y municipios, entre otros. Alcanzar estos objetivos invita a las instituciones tanto públicas como privadas a revisar su responsabilidad social. Tarea poca sencilla, porque la RSE invita a cambiar el enfoque respecto al papel de la empresa en la sociedad, salir de su estado de confort para sumergirse en las necesidades de los grupos de interés y evitar al máximo afectar al medio ambiente. El objetivo de la investigación es caracterizar las acciones tomadas por el GAD Municipal de Guayaquil en materia de transportación pública que contribuyen al desarrollo de la responsabilidad social. La investigación es exploratoria, descriptiva y con enfoque cuantitativo, de diseño no experimental y transversal, el origen de los datos es documental. El artículo concluye determinando que la relación entre la empresa y su entorno social – ambiental es cada vez más necesaria, rica y multifacética, tratar de desconocer esta vinculación significa separar los objetivos empresariales de los sociales, lo cual afecta a la estabilidad de la institución.

Palabra clave: ODS, Responsabilidad social, Guayaquil, Transportación, Metrovia.

* Universidad del Zulia, lacafe234@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-2784-8939>

* Universidad de Guayaquil, vladimir.guerrero@ug.edu.ec, <https://orcid.org/0000-0002-4196-7301>

* Universidad de Guayaquil, mesias.pilco@ug.edu.ec, <https://orcid.org/0000-0002-8878-019X>

* Universidad del Zulia, joffrestamaria@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-5711-803X>

Recibido: 2021-02-28. **Aceptado:** 2021-05-01

Como citar APA: Martillo O., Guerrero V., Pilco H., Santamaría J. (2021) Los Ods Un Puente Para El Desarrollo De La Responsabilidad Social En La Trasportacion Pública: Caso Gad Municipal De Guayaquil. *Repique*, 3(1), 43-54

The Ods A Bridge For The Development Of Social Responsibility In Public Transportation: Case Gad Municipal De Guayaquil

Abstract

In a Latin America strongly affected by economic and social conflicts, the SDGs are presented as a path towards the sustainable development of society, which invites the unification of efforts between the government and other development actors such as citizens in general, academia, companies private and municipal, among others. Achieving these objectives invites both public and private institutions to review their social responsibility. Not an easy task, because CSR invites us to change the approach regarding the role of the company in society, leave our comfort zone to immerse ourselves in the needs of interest groups and avoid affecting the environment as much as possible. The objective of the research is to characterize the actions taken by the Municipal GAD of Guayaquil in terms of public transportation that contribute to the development of social responsibility. The research is exploratory, descriptive and with a quantitative approach, with a non-experimental and transversal design, the origin of the data is documentary. The article concludes by determining that the relationship between the company and its social-environmental environment is ever more necessary, rich and multifaceted, trying to ignore this connection means separating business objectives from social ones, which affects the stability of the institution.

Key word: ODS, Social Responsibility, Guayaquil, Transportation, Metrovia.

INTRODUCCIÓN

(Araguz-Lara et al., 2022) En el ámbito del desarrollo de la responsabilidad social, la trasportación pública tiene especial importancia para hacer realidad la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS), que la aprobó la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015, que establece una visión transformadora que incluye temas altamente prioritarios para América Latina y el Caribe, entre los temas abordados están: crecimiento económico inclusivo con trabajo decente para todos, erradicación de la pobreza extrema, cambio climático, la reducción de la desigualdad en todas sus dimensiones, ciudades sostenibles, entre otros. El tema de la trasportación publica se

colocado en el Objetivo 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles, meta 11.2 “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (Naciones Unidas, 2018).

Las razones del interés por los ODS son muy diversas, pero los más importantes son:

En teoría, en primer lugar, promueven el desarrollo sostenible de la población y planeta, poniendo fin a la pobreza extrema e impulsa la prosperidad compartida de manera sostenible. En segundo lugar, motiva a las organizaciones a aumentar y mejorar el financiamiento de sus proyectos, para renovar el enfoque de la gestión pensando en mejorar las vidas de las personas más necesitadas de la población. En tercer lugar, y derivado del anterior, son muchas las organizaciones que tienen a los ODS como un faro que guía sus acciones para erradicar la pobreza, la luchar contra el cambio climático y reducción de las desigualdades. Por estas razones los ODS, son quizás hoy en día los más utilizados para tratar de desarrollar propuestas teórico-prácticas plausibles y reales para el desarrollo de la responsabilidad social.

En este sentido la Empresa Pública Municipal de Transito de Guayaquil, por ejemplo, en los últimos años se ha dedicado a optimizar la movilidad en el cantón Guayaquil a través de la planificación, regulación, el control, la gestión del tránsito, transporte terrestre garantizando la seguridad vial y mejorando la calidad del aire (Empresa Pública Municipal de Transito de Guayaquil - EP, 2017), implementando un sistema de transporte público interconectado, ordenado, ágil, eficiente y sostenible.

Turpo, Aguaded, Barros (2022) Guayaquil es una de las ciudad más importe de Ecuador y ocupa un lugar primordial en la economía nacional. Es conocida como la capital económica, por su dinámica comercial y su ubicación geográfica, pues se encuentra en la convergencia de dos grandes ríos: el Daule y el Babahoyo, además se encuentra a sólo setenta kilómetros del océano Pacífico. Cuenta con casi 2,7 millones de habitantes, de acuerdo con la última proyección estadística publicada por el INEC en el año 2018.

En Guayaquil se movilizan alrededor de 2,2 millones de viajes diarios, demanda que es satisfecha por trasportes municipales tales como la metrovias, alimentadores, aerovia en construcción, y trasportes privados tales como taxis y buses urbanos. Este sistema de transporte multimodal ha mejorado el acceso de los usuarios, disponen de mejores mecanismos de seguridad y de acceso a personas con capacidades especiales, está en constante mejoramiento. Sin embargo el GAD de Guayaquil tiene alrededor otros municipios que hacen poco por atender la movilidad de sus ciudadanos, lo que provoca la formulación de la pregunta: ¿qué tipo de acciones en transportación pública se requieren para atender las necesidades de movilización de los ciudadanos? Para responderla, se planteó como objetivo: Caracterizar las acciones tomadas por el GAD de Guayaquil en materia de transportación pública que contribuyen al desarrollo de la responsabilidad social.

Fue Smith un exponente del modelo de crecimiento, modelo que posteriormente fue desarrollado por Malthuseniá teniendo al agro como sustento principal, según el cual bastaba con explotar la tierra para asegurar el creciente económico, pero esta premisa fue real hasta que las tierras dejaron de ser libre y empezaron a tener propietarios (Ocampo, 2001). Con las tierras libres las personas podían obtener su sustento y el sus familias.

Con la ocupación de las tierras las limitaciones al desarrollo iniciaron y se debe espera hasta la segunda mitad del siglo XVIII con el crecimiento industrial para que Ricardo y Marx incorporen el Capital como otra variable al desarrollo además de la Tierra. Este modelo pone al capital como principal motor del desarrollo, con el cual se puede contratar numerosos trabajadores e impulsar el desarrollo.

La relación Capital – Trabajadores deja de ser beneficiosa para los inversionistas cuando la mano de obra escasea y deben pagar mejores salarios, proceso que impide el goce de mayores beneficios al capitalista. Siendo necesaria la incorporación de la industrialización para disminuir los costos e incrementar los beneficios, naciendo la modernidad.

Son muchos los autores que afirman que las sociedades modernas deben recorrer necesariamente varias etapas: la sociedad tradicional, las condiciones previas al despegue, el despegue, la marcha hacia la madurez y la era del alto consumo de masas (Taymer, Suset, Machado, & Campos, 2007).

Es en la década de los 70 que Raúl Prebisch y la CEPAL aborda el concepto de desarrollo desigual y combinado, para tratar de explicar ciertas problemáticas Latinoamericanas. La base de este concepto es el paradigma centro – periferia que forman un sistema único, pero con funciones específicas distintas. El centro exporta bienes industrializados y la periferia exporta materia prima y alimentos. Estos polos interactúan intercambiando bienes manufacturados por materia prima o alimentos (Bell, 2000).

El desarrollo de algunos países de la periferia está condicionado por la situación por la que atraviesan los países ubicados en el centro. Es decir la producción y riqueza de algunos países dependen del desarrollo y contexto de los países que los someten.

En 1987 la Comisión Bruntland a pedido de la ONU presenta el informe “Nuestro futuro común”, donde aborda la temática del desarrollo sostenible e integra al medio ambiente como variable importante a considerar para alcanzar el pleno desarrollo de la sociedad.

La inclusión del medio ambiente al desarrollo sostenible permite el cambio de paradigma, pasando de la visión mecanicista y racionalista donde se promovía el dominio sobre la naturaleza y su explotación ilimitada de sus recursos, a la visión de considerar al medio ambiente como factor estratégico para el desarrollo, lo que promueve el cambio del pensamiento y actitudes de las personas (Anon, 2015).

Desarrollo sostenible es un concepto que armoniza la relación entre explotación de los recursos, la gestión de inversión, la tecnología, los cambios organizacionales con las necesidades presente y futura de la sociedad. Este concepto genera proceso global que incluye variables económicas, sociales, ambientales y humanas (Pichs, 2002).

Desde entonces el desarrollo sostenible tiene tres objetivos fundamentales: el crecimiento económico, la interacción social y la sostenibilidad social (Dourojeanni, 2000). Para (Cesares & Arca, 2002) la sostenibilidad proporciona el marco necesario para el desarrollo humano, porque incorporar el medio ambiente y la problemática que lo rodea, la organización como tal, la economía y los aspectos sociales.

Por otro lado (Dürr, 1999), señala que el término sostenibilidad debe incorporar además del ecosistema y el hombre, la garantía del potencial

reproductor y la supervivencia a largo plazo y de crear nuevas formas de desarrollo. Es decir debe potenciar la capacidad creativa y productiva de la naturaleza.

En definitiva son muchos los enfoques que se le dan al concepto desarrollo sostenible, algunos concuerdan con él y otros ponen limitaciones, pero lo cierto es que la propuesta sugiere un mundo mejor para la humanidad e invita a seguir mejorándolo, relacionándolo con otras variables que lo fortalezcan además del medio ambiente, la sociedad y los temas económicos.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible son un compromiso que acordaron y firmaron por todos los países integrantes las Naciones Unidas (ONU), objetivos que tienen un periodo establecido para su ejecución y evaluación. El periodo es 2016 – 2030, el compromiso abarca 17 objetivos y 169 metas. Los objetivos incluyen temas importantes como la eliminación de la pobreza, combate al cambio climático, igual de oportunidades para hombres y mujeres, defensa del medio ambiente y diseño de ciudades amigables con la comunidad.

Responsabilidad social empresarial es "el compromiso continuo de contribuir al desarrollo económico sostenible, mejorando la calidad de vida de los empleados y sus familias, así como la de la comunidad local y de la sociedad en general" (Antelo & Robaina, 2015). Una empresa es socialmente responsable cuando sus directivos se preocupan además del crecimiento económico, del efecto ocasionado por las operaciones al interior y al exterior de la compañía.

A la definición descrita en el párrafo anterior se suma la de (Dahlsrud, 2008), quien dice que es un conjunto de políticas voluntarias, que las empresas deciden por su propia cuenta adoptar, con el objetivo de contribuir con la conservación el medio ambiente y mantener relaciones favorables con los grupos de interés.

En el sentido de definir responsabilidad social empresarial aparece (Torassa, 2010), quien dice al respecto que esta no debe ser considerada como un costo hundido para la organización, sino que es un factor importante para su supervivencia, además agrega que las empresas que cumplen con su responsabilidad social ganan simpatía social, legitimidad y por tanto mayor beneficio económico.

“Las organizaciones modernas que quieren tener éxito en sus operaciones comerciales deben tener como prioridad la consideración de la responsabilidad social empresarial dentro de su gestión, no solamente como un aspecto muchas veces exigido por las leyes de los países, sino como una conciencia transparente del impacto que causa cada industria al medio ambiente, a los recursos y a la sociedad en general” (Pérez Espinoza, J.M., Espinoza Carrión, C., & Peralta Mocha, B. 2016).

La responsabilidad social es una práctica que toda empresa debe ejercer sin importar el sector al que pertenezca, tamaño o actividad empresarial, lo importante es que sus directivos tengan la conciencia de cuidar el medio ambiente, apoyar a los grupos de interés y que operen pensando en los ciudadanos del futuro.

METODOLOGÍA

Al inicio la presente investigación es exploratorio debido a que el tema ha sido poco estudiado en lo práctico nunca en para los Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador y luego evoluciona a descriptivo, con enfoque cuantitativo. El diseño es no experimental, debido a que los investigadores no influyen en los resultados obtenidos, sino que se dedican a registrarlos. El estudio además es transversal, ya que los datos se los obtiene en un solo periodo (2019). El papel del investigador es como participante–observador, el origen de los datos es documental, los instrumento que apoyan la recolección de los datos son la matriz de registros y de análisis.

RESULTADOS

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, también conocido como Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, es el nombre del gobierno seccional del cantón al cual administra de forma autónoma al gobierno central del Ecuador. La M. I. Municipalidad de Guayaquil, se rige en lo que prescribe los artículos 253 y 264 de la Constitución Política de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, en su apartado 56, donde establece la autonomía: administrativa, funcional y económica del cabildo (Municipalidad de Guayaquil, 2019)

La organización administrativa de la Municipalidad ésta de acuerdo con las necesidades peculiares propias de su organismo. Como la importancia de prestar servicios públicos, y la cuantía de la hacienda municipal. La que responderá a una estructura, que permita tener toda y cada una de las funciones que a ella competen, para su correcto cumplimiento. Por

consiguiente, se ha implementado un Reglamento Orgánico y Funcional que determine la estructura administrativa en las distintas dependencias, constituyendo un organismo racional (Municipalidad de Guayaquil, 2019).

Hacer de Guayaquil un mejor lugar donde vivir, para propiciar el desarrollo integral de los ciudadanos, impulsando su participación activa, organizada y democrática, a través de una gestión municipal promotora de consensos que, respetando y haciendo respetar el marco legal estableciendo, proyecte el crecimiento ordenado de la ciudad (Municipalidad de Guayaquil, 2019).

Ser el Gobierno Local más eficiente en el país en brindar obras y servicios, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de la colectividad, a través de la gestión administrativa apropiada de los recursos, el uso de tecnología de información y el impulso de la actividad turística.

Gráfico 1: Constelación de los stakeholders del Municipio de Guayaquil.



Fuente: Elaboración de los autores.

Las ciudades además de ser un lugar que alberga gran cantidad de personas, lo es para acumular al por mayor ideas, transacciones comerciales, avances científicos, cambios culturales, desarrollo social y muchas otras forma de expresión humana. Las ciudades al contribuido en

buena medida al desarrollo social, económico y cultural de sus habitantes. En los últimos años, Ecuador ha experimentado un crecimiento de la población urbana acelerado, por ejemplo Guayaquil que según proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC del 2015 al 2020 pase de 2,589.229 a 2,723.665, es decir crece el 5% en apenas 5 años.

Entonces es imperativo mejorar, la gestión urbana y la planificación con la finalidad de los espacios urbanos sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Con el crecimiento de la población urbana, también se incrementan los problemas en los municipios para atender las necesidades de los ciudadanos y permitirles que continúen realizando sus labores cotidianas con la finalidad de que produzcan y contribuyan con el financiamiento de los gobiernos locales y centrales.

Entre los problemas más comunes que deben enfrentar las ciudades están la congestión vehicular, la falta de servicios básicos, recogida y gestión de desechos sólidos, sin embargo el GAD Municipal de Guayaquil gestionando de forma adecuada los recursos prospera, crece y atiende de mejor manera las necesidades básicas de su población y el transporte.

En materia de transporte se esfuerza para cumplir con su responsabilidad social y contribuye con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles 2030, específicamente con el ODS 11 “Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, meta 11.2 “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

Hasta el 2006 la transporte pública en Guayaquil se desarrollaba en ambiente de caos, inseguridad y con unidades de transporte envejecidas por lo que se hacía necesario un cambio que proporcione a la ciudadanía un medio de transporte masivo, ágil y que mejore el nivel de seguridad. La Metrovia cuenta con 3 troncales en actividad, 165 articulados, y 174 alimentadores, además disponía de 4 terminales de integración, 1 parada de integración, y 89 estaciones menores.

Por este medio se transportan alrededor de 420.000 pasajeros diarios, el precio es de 30 centavos de dólar que se cancela con tarjeta magnética, pero existen pagos diferenciados por edad, escolaridad o capacidades especiales.

Imagen 2: Tarjetas magnéticas

Código ↕	Color ↕	Público ↕	Tarifa ↕
TM-G	Celeste	General Personalizada	Valor total de pasaje
TM-G	Roja	General sin personalizar	Valor total de pasaje
TM-E	Naranja	Estudiantes	50% de descuento
TM-3	Verde	Tercera Edad	50% de descuento
TM-D	Celeste	Personas con Movilidad reducida	50% de descuento
TM-N	Celeste	Personas No Videntes	100% de descuento - Pasaje gratis

Fuente: wikipedia.org

Además del pago con tarjeta magnética se lo puede hacer canjeando 15 botellas de plástico reciclable por un pasaje de la Metrovia, medida con la que se busca cuidar el medio ambiente. En la actualidad está disponible una máquina recicladora, pero el Municipio espera instalar 12 dentro de las estaciones, es de recalcar que en dos meses de operación se logró reciclar 24,050 botellas.

La emisión de dióxido de carbono (CO₂) en Guayaquil supera los 6,7 millones de toneladas y el 30% es contribuido por los medios de transporte, en ese sentido la Metrovia ayuda a disminuir la emisión de CO₂ en un 20%, se espera incrementar la disminución del CO₂ mediante el cambio de combustible e incorporando unidades eléctricas (El Universo, 2019).

CONCLUSIONES

El artículo concluye determinando que la relación entre la empresa y su entorno social – ambiental es cada vez más necesaria, rica y multifacética, tratar de desconocer esta vinculación significa separar los objetivos empresariales de los sociales, lo cual afecta a la estabilidad de la institución.

Durante el proceso de revisión bibliográfica del presente artículo, desarrollando el concepto de responsabilidad social empresarial, se determina que las variables obligadas son los beneficios empresariales, las relaciones sociales con los grupos de interés y el medio ambiente.

Los resultados de la presente investigación buscan apoyar, la generación de planes en los Municipios que contribuyan a construir puentes entre los ODS y la Responsabilidad Social en la transportación pública.

REFERENCIAS

- Antelo, Y., & Robaina, D. (2015). Análisis de la Responsabilidad Social Empresarial basado en un modelo de Lógica Difusa Compensatoria. *Scielo*, 58-69.
- Araguz-Lara, V. N., Acuña-Gamboa, L. A. y Bonilla-Murillo, E. (2022). Avanzar al conocimiento científico: Estado del arte del aprendizaje invertido. *Magis. Revista Internacional de Investigación en Educación*, 15, 1-25. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.m15.acce>
- Bell, J. (2000). *Perspectivas de desarrollo en el contexto de la globalización*. Cuba: Universidad de la Habana.
- Cesares, J., & Arca, J. (2002). Gestión estratégica de la sostenibilidad en el ámbito local. *Revista Gallega de Economía*.
- Dahlsrud, A. (2008). How corporate social responsibility is defined: An analysis of 37 definitions. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*. 1 - 13.
- Dourojeanni, A. (2000). *Procedimientos de gestión para el desarrollo sustentable*. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile: Serie Manuales.
- Dürr, H. (1999). *Visión de un mundo sustentable equitativo*. La Habana: Jose Martí.
- El Universo. (21 de agosto de 2019). *Diario El Universo*. Obtenido de *Diario El Universo*: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/08/21/nota/7480077/metrovia-30-nuevos-buses-10-son-climatizados>
- Empresa Publica Municipal de Transito de Guayaquil - EP. (2017). *Informe de Rendición de Cuentas No 4850 Periodo 2017*. Guayaquil.
- Municipalidad de Guayaquil. (2019). *guayaquil.gob.ec*. Recuperado el 20 de Octubre de 2019, de *guayaquil.gob.ec*: <https://guayaquil.gob.ec/Paginas/La-Municipalidad.aspx>

- Municipalidad de Guayaquil. (2019). Plan operativo anual institucional para el año 2019. Guayaquil.
- Naciones Unidas. (2018). La agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible. Santiago: Naciones Unidas.
- Ocampo, J. (2001). Raul Prebisch y la agenda del desarrollo en los albores del siglo XXI. La teoría del desarrollo en los albores del siglo XXI . Chile.
- Pichs, R. (15 de julio de 2002). redem.buap.mx. Obtenido de redem.buap.mx: <http://redem.buap.mx/ramon.htm>
- Taymer, A., Suset, A., Machado, H., & Campos, M. (2007). El Desarrollo sostenible. Perspectivas y enfoques en una nueva época. Pastos y Forrajes , 191.
- Torassa, S. (2010). Más allá de la teoría: Responsabilidad Social Empresarial en Casos Prácticos. INCAE Business Review.
- Turpo Gebera, O., Aguaded Gómez, I., Barros Bastidas, C. Media and information literacy and teacher training in developing countries: the case of Peru, (2022) Universidad y Sociedad, 14 (2), pp. 321-327. rus.ucf.edu.cu/index.php/rus

.