

Necesidades de capacitación para la gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos
Training needs for officials involved in the accessibility and mobility process in historical centers

Artículo de investigación

Orlando Santos Pérez¹
orlando-santos@empai.cu

Dianis Ramos Amaro²
dianis.ramos97@gmail.com

Juan Jesús Mondéjar Rodríguez³
juan.mondejar@umcc.cu

Maylín Marqués León⁴
maylin.marques@umcc.cu

Recibido: 15 de marzo de 2020

Evaluado: 10 de abril de 2020

Aceptado para su publicación: 3 de mayo de 2020

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo identificar las necesidades de capacitación de los funcionarios implicados en el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad

Abstract

The objective of this research was to identify the training needs of the officials involved in the process of integrated management of accessibility and mobility in Cuban historical centers. For this, a

¹ Ingeniero Civil, Máster en Gestión de la Producción y los Servicios, Aspirante a Doctor en Ciencias Técnicas. Empresa de Proyectos de Arquitectura e Ingeniería de Matanzas, Cuba. Especialista en Gestión de Ciencia, Tecnología e Innovación. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2420-5732>

² Ingeniera Industrial. Trabajadora por cuenta propia, Cuba. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6663-6381>

³ Licenciado en Educación, Especialidad Física. Doctor en Ciencias Pedagógicas. Universidad de Matanzas, Cuba. Profesor Titular. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1280-5095>

⁴ Ingeniera Industrial, Máster en Dirección, Doctora en Ciencias Técnicas. Universidad de Matanzas, Cuba. Profesora Titular. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9036-9001>

en centros históricos cubanos. Para ello se asumió un enfoque cualitativo y se emplearon los métodos histórico-lógico, analítico-sintético, inductivo-deductivo, análisis de documentos, entrevista y el método de expertos. Los resultados del diagnóstico muestran las insuficiencias en las acciones de capacitación para contribuir al desempeño de dichos funcionarios ante la carencia de un sistema de conocimientos estructurado, enfocado al desenvolvimiento de las funciones de las organizaciones. Se reconoce que atender a las problemáticas en las dimensiones pedagógica, técnica e institucional contribuye a la transformación de los modos de actuación de estos profesionales y, por consiguiente, al desarrollo adecuado del proceso de gestión. Las necesidades de aprendizaje identificadas permiten la posterior elaboración de una estrategia de capacitación.

Palabras clave: capacitación, diagnóstico, accesibilidad, movilidad, centros históricos.

qualitative approach was assumed and the historical-logical, analytical-synthetic, inductive-deductive, document analysis, interview and expert method were used. The results of the diagnosis show the insufficiencies in the training actions to contribute to the performance of these officials in the absence of a structured knowledge system focused on the development of the functions of the organizations. It is recognized that attending to the problems in the pedagogical, technical and institutional dimensions contributes to the transformation of the modes of action of these professionals and, therefore, to the proper development of the management process. The identified learning needs allow the subsequent development of a training strategy.

Keywords: training, diagnosis, accessibility, mobility, historical centers.

Introducción

Los Centros Históricos Urbanos (CHU) contienen en sí la esencia de las ciudades, su origen, nacimiento y evolución. Recogen la historia de los hombres y mujeres que la habitaron, sus quehaceres y modos de vida. Constituyen un resumen del desarrollo alcanzado por los pueblos (Peñate & Jiménez, 2020). Como núcleo de

centralidad de las ciudades, es siempre objeto de análisis de urbanistas, sociólogos, planificadores y políticos (Orduña & Dzib, 2020), además de gestores del patrimonio, ingenieros y arquitectos.

El subsistema vial dentro del sistema de la ciudad es considerado uno de los pilares del crecimiento económico. Permite la conectividad entre diferentes regiones de un territorio, así como el intercambio comercial y cultural (Kamruzzaman et al., 2020), a partir del equilibrio dinámico entre accesibilidad y movilidad como expresiones de la adecuada cohesión funcional entre los componentes del subsistema.

La aglomeración en puntos geográficos específicos de la población, así como la consiguiente ampliación territorial de las ciudades, han hecho que las partes más desfavorecidas de la población encuentren problemas para acceder a los servicios básicos (Calonge, 2016). De ahí que los términos accesibilidad y movilidad se convierten en la actualidad en uno de los puntos principales a abordar cuando se habla de vialidad urbana, puesto que constituyen el principal problema a resolver en diversas regiones (Kamargianni et al., 2016; Kilian et al., 2016).

El enfoque de accesibilidad y movilidad intenta descubrir las condiciones para que las poblaciones materialicen las distintas oportunidades espaciales, para evaluar la calidad y la extensión de las relaciones entre el desarrollo espacial de un área determinada y su sistema de transporte (Cheng et al., 2019; Chia & Lee, 2020; Liu et al., 2020). Sin embargo, los individuos o usuarios del subsistema vial urbano son considerados no solo como personas que se desplazan, sino como usuarios que manifiestan necesidades de desplazamiento, sean estas individuales o colectivas (Cheba & Saniuk, 2016; Suárez et al., 2016; Vasconcelos & Mendonça, 2016).

La gestión de los centros históricos debe ser capaz de evolucionar, innovar y adaptar sus instrumentos y herramientas para poder dar respuestas a los nuevos desafíos económicos, sociales, funcionales y físicos que día a día plantea la ciudad (González, 2013). Un elemento esencial en el desarrollo de la gestión pública para el sector vial es la capacidad del gobierno municipal de lograr la necesaria y permanente articulación entre los actores públicos y la capacitación continua la cual,

según Cuesta (2010), constituye un elemento dinamizador sobre la organización que aprende.

El desarrollo del proceso de capacitación constituye un factor estratégico en los modelos de gestión contemporáneos a cualquier escala que se analice. La capacidad de una organización de crear y transmitir conocimientos, habilidades y actitudes en sus miembros, como parte de su natural proceso de cambio, crecimiento y adaptación a nuevas circunstancias internas y externas, posibilita la sustentabilidad del éxito de su gestión. Como sostienen Osorio & García (2017), el centro histórico debe priorizar la instrumentación de una política de desarrollo económico, empleo y formación para lograr incrementar los ingresos de la población residente, en pos de la integración de los habitantes a la vida productiva.

Santos (2018) propone un procedimiento para la gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos. En su última fase, el procedimiento contempla la etapa de diseño e implementación de la estrategia de capacitación, pero al estar enfocado hacia la gestión empresarial y pública, no analiza en profundidad la capacitación, ni define elementos importantes para su puesta en marcha. De ahí la necesidad del diagnóstico del estado actual del proceso de capacitación a dichos funcionarios para la transformación didáctica y de los modos de actuación para el logro de la gestión propuesta.

Es poco probable que una entidad laborar pueda abrirse paso con éxito en la esfera productiva y de servicios si no está dotada de profesionales competentes e integrales, con un perfil amplio en su desempeño para el logro de sus metas estratégicas y el cumplimiento de su encargo social (Infante & Breijo, 2017). En la actualidad, la capacitación es primordial a nivel organizacional por constituir una vía de transmisión y transformación del conocimiento, y debe concebirse como un modelo de educación para garantizar el aprendizaje formativo y el crecimiento personal de los profesionales.

Se define como el proceso sistemático, intencional, que posee una estructura lógica y sistémica, que se planifica, organiza, dirige y evalúa por personal calificado, sobre la base del diagnóstico de necesidades de capacitación (Lay, Suárez & Zamora,

2005; Llumbet & Padrón, 2017), con objetivos definidos para el desarrollo de conocimientos, habilidades y valores y que responde a las exigencias de los puestos de trabajo (Chiavenato, 2007; García, 2011).

Existe consenso en la literatura en que las etapas de la capacitación deben comprender el análisis de las necesidades, la programación de la capacitación, la ejecución del programa y la evaluación de los resultados. Igualmente coinciden en que los contenidos a desarrollar se adecuen a las necesidades de aprendizaje de los grupos, tanto en la ejecución como en el proceso de evaluación de los resultados obtenidos (Chiavenato, 2007; Dessler, 2009; Jumbo, 2009; Taipe, 2012). Así, la capacitación cubre una secuencia programada de hechos que se pueden visualizar como un proceso continuo, cuyo ciclo se renueva cada vez que se repite.

El diagnóstico de las necesidades de capacitación es la primera etapa dentro de este proceso. Según Dessler (2009), es la indagación tendiente a determinar las carencias de conocimientos, habilidades, actitudes y aptitudes del personal de la organización con el fin de diseñar y poner en operación programas encaminados a satisfacerlas y lograr que se desempeñen correctamente en las actividades relativas al puesto de trabajo.

Entre los medios principales empleados para hacer la detección de las necesidades de capacitación según Chiavenato (2007), para el proceso de capacitación a funcionarios de los OACEs implicados en el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos, se pone de manifiesto la reorganización del trabajo, la cual está condicionada por la modificación parcial de las rutinas de trabajo de los funcionarios que incorporan a su contenido laboral el seguimiento a los subprocesos de gestión de accesibilidad y movilidad en centros históricos.

En relación a ello, la presente investigación tiene como objetivo general identificar las necesidades de capacitación de los funcionarios implicados en el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos.

Metodología y métodos

Se asumió la concepción dialéctico-materialista de orientación marxista-leninista para la selección y aplicación de los métodos y técnicas empleadas en la recopilación y procesamiento de la información. Se realizó un estudio de caso desde la perspectiva de investigación cualitativa. La investigación según su finalidad es aplicada y por su profundidad se considera exploratoria-descriptiva. Se emplearon para la recogida de información el análisis de documentos, la entrevista semiestructurada y el método de expertos.

Para la identificación de los elementos necesarios a tener en cuenta en la capacitación a funcionarios de los OACEs implicados en el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos, se parte de una búsqueda de información sobre los elementos esenciales que permiten caracterizar el estado actual de la capacitación a funcionarios del sistema empresarial de soporte al proceso. Para ello se realizó una entrevista a la Directora de la Escuela Ramal del Sector del Transporte para Preparación Gerencial (PRESGER) del Ministerio de Transporte (MITRANS), con el objetivo de identificar los cursos de capacitación ofertados por la institución que corresponden con los frentes temáticos necesarios para contribuir a la preparación de los funcionarios implicados en el proceso.

En un segundo momento se realiza un análisis documental al marco regulatorio de la gestión vial en Cuba, conformado por la Ley 109: Código de Seguridad Vial, y seis normas cubanas dirigidas al cálculo y diseño de los parámetros característicos de los componentes del subsistema vial urbano. Se toma como criterio de selección el carácter regulador de los documentos con respecto al ejercicio de la vialidad, y su incidencia en el objeto social del sistema empresarial de soporte al proceso de gestión de accesibilidad y movilidad en centros históricos. Este análisis tuvo como fin detectar las directrices establecidas en las que persisten vacíos legales, y constatar las fortalezas y debilidades existentes en los OACEs responsables de los procesos que se desarrollan en los centros históricos cubanos para afrontar retos en materia de gestión vial. Además, el análisis documental favoreció contrastar el

estado actual del propio proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos.

Con el apoyo del trabajo con expertos se definen las insuficiencias y debilidades para el desempeño eficaz de los funcionarios en el proceso, una vez que este se adicione a su contenido de trabajo. Se seleccionan un total de quince posibles expertos de las ciudades patrimoniales de La Habana, Matanzas y Santiago de Cuba con base en su experiencia como funcionarios y/o asesores de los OACEs relacionados con los componentes del subsistema vial urbano, representantes de la Red de Oficinas del Historiador y el Conservador de las ciudades patrimoniales de Cuba, y académicos de las áreas del conocimiento del planeamiento urbano y la Ingeniería de Tránsito. Se aplicó el procedimiento para la selección de los expertos (Artola, 2002) mediante un cuestionario para determinar el nivel de competencia de los posibles expertos de acuerdo a la procedencia de sus conocimientos en los frentes temáticos relacionados con el proceso de capacitación, y se seleccionaron aquellos cuyo coeficiente de competencia fuera mayor que 0.85. De esta forma se constata que las quince propuestas iniciales poseen los conocimientos necesarios para su contribución a la investigación.

Durante el trabajo con expertos se empleó el método Delphi, el cual permite recolectar sistemáticamente juicios de expertos sobre un problema, procesar la información y a través de recursos estadísticos, construir un acuerdo general de grupo. Este método se aplicó en dos rondas, de modo que en la primera los expertos de forma individual otorgaron prioridad a los contenidos identificados en el análisis documental según su nivel de importancia; y en la segunda ronda se consolidó esta selección para arribar al consenso en cuanto a los contenidos a incluir en la capacitación. La triangulación de la información favoreció establecer las necesidades reales de capacitación para la gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos.

Resultados

La capacitación a los funcionarios de los OACEs implicados en el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos se realiza a nivel nacional por el MITRANS, en un centro especializado en desarrollar los procesos de capacitación y superación técnica y profesional a obreros y dirigentes. La Escuela Ramal del Sector del Transporte para Preparación Gerencial es la institución encargada de la puesta en práctica de un catálogo de modalidades docentes, para satisfacer las necesidades de capacitación de las organizaciones del MITRANS, mediante servicios que pueden desarrollarse tanto en las instalaciones del centro, como en las entidades que cuenten con las condiciones adecuadas.

Las temáticas de las acciones docentes van, desde la gestión empresarial y la administración pública en los más altos niveles de dirección, hasta el desempeño en cargos específicamente técnicos, basados en los nuevos criterios de la gestión del conocimiento y el uso de las tecnologías, mediante la combinación de las modalidades presencial y a distancia, con beneficios individuales y organizacionales.

Dentro de los programas de capacitación en técnicas propias del transporte, se cuenta con una preparación en políticas públicas y en la gestión de la transportación de pasajeros. En este sentido, se abordan líneas temáticas como la teoría de la participación de los actores en la construcción de las políticas públicas en torno a los sistemas de descentralización político administrativa, y el pluralismo jurídico y político contemporáneo.

Sin embargo, no se constata en el Catálogo de modalidades docentes de dicha institución curso alguno que recoja los sistemas de conocimientos, habilidades y valores necesarios para el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos. Por ello se considera que dicho proceso requiere de renovaciones metodológicas encaminadas a enfocar las acciones de capacitación a la incorporación de los contenidos necesarios para contribuir a su desempeño como responsables de los subprocesos.

Como base para la estrategia de capacitación, se procede a validar el sistema de conocimientos a adquirir por los funcionarios a capacitar mediante el trabajo con expertos. Con la aplicación del método Delphi, los expertos concordaron en que el sistema de conocimientos a recibir por los funcionarios debe quedar estructurado por conocimientos básicos y específicos. El primero, constituye un tronco común para los funcionarios de todos los OACEs y, el segundo, divide al grupo de funcionarios en seis subgrupos independientes de acuerdo al nivel de responsabilidad que ocupa su organismo en los subprocesos de gestión de accesibilidad y movilidad en centros históricos. Estos subprocesos están dirigidos a la gestión de los componentes del subsistema vial urbano, definidos por Santos Pérez (2018) como flujos vehiculares, flujos peatonales, infraestructura vial, infraestructura peatonal, dispositivos de control y estacionamientos.

Los conocimientos básicos a adquirir se distribuyen en tres núcleos teóricos fundamentales, los cuales constituyen los frentes temáticos que deben dominar los funcionarios para desempeñarse como responsables de los subprocesos de gestión. Ellos son:

- Ingeniería de Tránsito. Factores que componen los sistemas viales urbanos y sus características. Información general sobre el tránsito. Conceptos para calmar el tránsito. Seguridad vial.
- Planeamiento urbano. Evolución y tendencias urbanísticas. Conectividad entre servicios públicos en entornos urbanos.
- Gestión empresarial en el sector público. Aproximación a la gestión integrada y el control de gestión de accesibilidad y movilidad en centros históricos. Modelo y procedimiento para la gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos.

Para estos frentes se determinaron conocimientos específicos a adquirir por los funcionarios responsables de cada subproceso de gestión, debido a que cada uno está dirigido a un componente diferente del subsistema vial de los centros

históricos, según el objeto social del OACE responsable de su gestión. El sistema de conocimientos específicos según los subprocesos se muestra a continuación:

Gestión de flujos vehiculares

Empresas responsables: Centro Provincial de Ingeniería de Tránsito y Dirección Provincial de Tránsito.

Contenidos a tener en cuenta para la capacitación:

- Corrientes vehiculares. Características funcionales y tipos. Modelación de flujos vehiculares. Densidad e intensidad de tráfico.
- Parámetros microscópicos y macroscópicos que caracterizan a las corrientes vehiculares. Relaciones entre ellos.
- Estudios de volúmenes de tránsito en sistemas de vías urbanas. Volúmenes de tránsito. Variaciones y patrones. Tipos de estudios de campo. Aforos de volúmenes de tránsito.
- Factores que inciden en la velocidad, tiempo de recorrido y demoras.
- Impacto de los flujos vehiculares en la accesibilidad y movilidad urbana.

Gestión de flujos peatonales

Empresas responsables: Centro Provincial de Ingeniería de Tránsito y Dirección Provincial de Tránsito.

Contenidos a tener en cuenta para la capacitación:

- Flujos peatonales. Características funcionales. Tipos de peatones y sus características.
- Parámetros microscópicos y macroscópicos que caracterizan a los flujos peatonales.
- Principales estudios a realizar para caracterizar flujos peatonales.
- Demanda y oferta de infraestructura peatonal urbana.
- Impacto de los flujos peatonales en la accesibilidad y movilidad urbana.

Gestión de infraestructura vial

Empresas responsables: Dirección Municipal de Servicios Comunes, Empresa de Construcción y Mantenimiento Vial, Centro Provincial de Vialidad y Empresa de Mantenimiento Constructivo.

Contenidos a tener en cuenta para la capacitación:

- Vías urbanas. Clasificación funcional y categorización técnica. Parámetros que caracterizan a las vías urbanas. Normativas cubanas de diseño.
- Elementos que conforman la infraestructura vial urbana.
- Relación entre demanda de accesibilidad-movilidad y oferta vial. Capacidad vial y niveles de servicio en vías urbanas.
- Estudios de infraestructura vial. Tipos de estudios de campo. Procesamiento de datos y expansión de los resultados. Expedientes de los inventarios viales. Estudios de Capacidad vial y niveles de servicio en vías urbanas.
- Gestión de la infraestructura vial en centros urbanos. Modelos de gestión de la infraestructura vial en centros urbanos.
- Impacto de la infraestructura vial en la accesibilidad y movilidad urbana.

Gestión de infraestructura peatonal

Empresas responsables: Dirección Municipal de Servicios Comunes, Empresa de Construcción y Mantenimiento Vial, Centro Provincial de Vialidad y Empresa de Mantenimiento Constructivo.

Contenidos a tener en cuenta para la capacitación:

- Infraestructura peatonal. Términos y definiciones.
- Tipos de infraestructura peatonal. Clasificación funcional y categorización técnica. Parámetros funcionales que caracterizan a la infraestructura peatonal. Normativas cubanas y extranjeras para su diseño.
- Elementos que conforman la infraestructura peatonal. Mobiliario urbano.
- Estudios de infraestructura peatonal.
- Impacto de la infraestructura peatonal en la accesibilidad y movilidad urbana.

Gestión de dispositivos de control

Empresas responsables: Centro Provincial de Ingeniería de Tránsito y Dirección Provincial de Tránsito.

Contenidos a tener en cuenta para la capacitación:

- Dispositivos de control. Definiciones. Tipos. Marco legal regulatorio nacional.
- Dispositivos de Control en Cuba. Señalización vertical y horizontal.
- Semáforos. Distribución de los tiempos y fases. Coordinación entre semáforos.
- Estudios sobre dispositivos de control.
- Impacto de los dispositivos de control en la accesibilidad y movilidad urbana.

Gestión de estacionamientos

Empresas responsables: Dirección Municipal de Servicios Comunes y Empresa de Mantenimiento Constructivo.

Contenidos a tener en cuenta para la capacitación:

- Estacionamientos. Términos y definiciones. Tipos de Estacionamientos.
- Problemática de la relación entre estacionamientos sobre la vía pública y los flujos de tráfico en redes viales urbanas.
- Relación entre oferta y demanda de estacionamientos. Factores que influyen en la oferta y demanda de estacionamientos.
- Inventarios de estacionamientos para estimar la oferta. Tipos de estudios de campo.
- Estudios de la demanda de estacionamientos.
- Impacto de los estacionamientos en la accesibilidad y movilidad urbana.

Discusión

Del análisis del estado actual de la capacitación a los funcionarios de los OACEs implicados en el proceso de gestión integrada, se identificaron problemáticas en las dimensiones pedagógica, técnica e institucional, que constituyen la prioridad a

resolver para garantizar el eficaz desenvolvimiento de la capacitación. Las problemáticas por dimensiones, según los expertos, fueron las siguientes:

Dimensión pedagógica:

- Es limitada la preparación de los funcionarios en cuanto al enfoque de administración dado a la gestión de accesibilidad y movilidad en centros históricos.
- No se tiene en cuenta en la estrategia de los organismos la implementación de la capacitación necesaria.
- No existe evidencia de una estrategia para el diseño didáctico de las actividades de capacitación.
- No existe similitud en la concepción de programas con la lógica y enfoque del contenido a tratar.

Dimensión Técnica:

- Los cursos de capacitación ofertados a los funcionarios no contemplan en sus temáticas los contenidos y habilidades necesarios para contribuir al desempeño de los funcionarios en los subprocesos de gestión.
- Los cursos de capacitación que incluyen aspectos aislados del sistema de conocimientos y habilidades requeridos, no los tratan con enfoque holístico.

Dimensión Institucional:

- Al constituir un proceso en implementación, no existe planificación de la capacitación.
- Dado el carácter multisectorial del proceso, no se ha logrado el alineamiento estratégico entre los OACEs implicados en lo referente a la organización de la capacitación.

Debido a que el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos se encuentra en despliegue piloto en la ciudad de Matanzas, los funcionarios de los OACEs implicados, aunque poseen conocimiento previo en frentes temáticos aislados de acuerdo a su formación y experiencia profesional, no cuentan con un sistema estructurado de conocimientos enfocado al

desenvolvimiento de las nuevas funciones que se agregan a su cargo en dependencia del objeto social de la organización.

Conclusiones

El diagnóstico del estado actual del proceso de capacitación a funcionarios de los OACEs implicados en el proceso de gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos cubanos, resultó clave en la identificación de las necesidades de capacitación. Dichas necesidades están enfocadas a contenidos de actualidad en el campo del planeamiento urbano, la ingeniería vial y la gestión empresarial, con énfasis en los elementos correspondientes a los subprocesos de gestión de los componentes del subsistema vial urbano de los centros históricos cubanos.

Las acciones de capacitación para contribuir al desempeño de dichos funcionarios carecen de un sistema de conocimientos estructurado enfocado al desenvolvimiento de las funciones de la organización en relación al tema. Se reconoce que atender a las problemáticas en las dimensiones pedagógica, técnica e institucional contribuye a la transformación de los modos de actuación de estos profesionales y, por consiguiente, al desarrollo adecuado del proceso de gestión.

Las necesidades de aprendizaje identificadas permiten la posterior elaboración de una estrategia de capacitación. Sientan las bases para la planificación de la atención sistemática a las diferencias individuales según el subproceso en el que se desempeñará cada funcionario.

Referencias bibliográficas

- Artola, M. de L. (2002). Modelo de evaluación del desempeño de empresas perfeccionadas en el tránsito hacia empresas de clase en el sector de servicios ingenieros de Cuba. (Tesis presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Técnicas), Universidad de Matanzas "Camilo Cienfuegos", Cuba.
- Calonge, F. (2016). Usos de los medios de transporte y accesibilidad urbana. Un estudio de caso en el área metropolitana de Guadalajara, México. *Papeles de Geografía*. Vol. 62, 90-106. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.6018/geografia/2016/256351>

- Cuesta, A. (2010). *Tecnología de gestión de recursos humanos*. La Habana: Edit. Félix Varela.
- Cheba, K. y Saniuk, S. (2016). Urban mobility – identification, measurement and evaluation. *ScienceDirect*, Vol.14, 1230-1239. Recuperado de: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>
- Cheng, L., Caset, F., De Vos, J., Derudder, B. y Witlox, F. (2019). Investigating walking accessibility to recreational amenities for elderly people in Nanjing, China. *Transportation Research*, Vol. 76, 85-99. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.09.019>
- Chia, J., y Lee, J.B. (2020). Extending public transit accessibility models to recognise transfer location. *Journal of Transport Geography*, Vol. 82, 1-12. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102618>
- Chiavenato, I. (2007). *Administración de los Recursos Humanos. El capital humano de las organizaciones* México: Edit. McGraw-Hill.
- Dessler, G. (2009). *Administración de recursos humanos*. México: Ed. Pearson Educación.
- García, J.M. (2011). El proceso de capacitación, sus etapas e implementación para mejorar el desempeño del recurso humano en organizaciones. *Contribuciones a la Economía*, Vol.12, 1-18. Recuperado de: <http://qc.initelabs.com/recursos/files/r161r/U3S9L2.pdf>.
- González, A. (2013). Los centros históricos latinoamericanos: Estrategias de intervención, renovación y gestión. Período: 1980–2010. Argentina: FAU, UNLP. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14475/GONZALEZ_Alejandra.pdf
- Infante, V. y Breijo, T. (2017). Mirada histórica al proceso de Capacitación en el Mundo. *Mendive. Revista de Educación*, Vol. 15 (1), 57-64. Recuperado de: <http://mendive.upr.edu.cu/article/972>
- Jumbo, C. (2009). Incidencia de la capacitación del docente en lenguaje en su desempeño en dos instituciones educativas de la ciudad de Quito durante el año lectivo 2007-2008. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Recuperado de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/10644/982>.
- Kamargianni, M., Li, W., Matyas, M. y Schäfer, A. (2016). A critical review of new mobility services for urban transport *ScienceDirect*, Vol. 14, 3294-3303. Recuperado de: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>
- Kamruzzaman, M., de Vos, J., Currie, G., Giles, B. y Turrell, G. (2020). Spatial biases in residential mobility: Implications for travel behaviour research. *Travel*



Behaviour and Society, Vol. 18, 15-28. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.09.001>

Kilian, K., Wöhr, M., Tangour, C. y Fournier, G. (2016). Social acceptance of alternative mobility systems in Tunis *Transportation research procedia*, Vol. 19, 135-146. Recuperado de: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Lay, M. T., Suárez, J. y Zamora, M. (2005). Modelo para gestionar la capacitación de directivos y reservas en la empresa ganadera cubana. Diagnóstico empresarial y del proceso de capacitación. *Pastos y forrajes*, Vol. 28(3), 253-263. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/2691/269121675009.pdf>

Liu, H., Min, O., Min, X., y Peipei, H. (2020). Time-varied accessibility and vulnerability analysis of integrated metro and high-speed rail systems. *Reliability Engineering and System Safety*, Vol. 193, 1-10. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.ress.2019.106622>

LLumbet, I.M. y Padrón, A. (2017). Capacitación, preparación y superación a dirigentes de empresas. *Yachana Revista Científica*, Vol. 6(3), 103-114. Recuperado de: <http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/462/257>

Orduña, F. y Dzib, U. (2020). Análisis de las políticas públicas del turismo sustentable en el centro histórico de Santiago de Querétaro. *Turismo y Sociedad*, Vol. 26, 21-44. doi: <https://doi.org/10.18601/01207555.n26.01>

Osorio, J. y García, J.C. (2017). Nuevas fuentes y retos para el estudio de la movilidad urbana. *Cuadernos Geográficos*, Vol. 56, 247-267. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17154972012>

Peñate, A.G. y Jiménez, G. (2020). La educación patrimonial en los miembros de la comunidad del Centro Histórico Urbano de Matanzas. *Atenas*, Vol. 2 (50), 66-84. Recuperado de: <http://atenas.mes.edu.cu>

Santos, O. (2018). Procedimiento para la gestión integrada de accesibilidad y movilidad en centros históricos. (Tesis en opción al título de Máster en Administración de Empresas), Universidad de Matanzas, Cuba.

Suárez, H., Verano, D. y García, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, Vol. 19, 48-62. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/gestion/article/view/57205/56834>.

Taipe, W. (2012). Análisis de la necesidad de la capacitación con TIC's a los docentes del Instituto Tecnológico Superior Consejo Provincial de Pichincha para el mejoramiento del proceso de enseñanza aprendizaje durante el año 2011. (Tesis en opción al grado de Magister en Educación Superior), Instituto Superior de Investigación y Post Grado, Ecuador. Recuperado de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/883>.



Vasconcelos, E. A. y Mendoça, A. (2016). *Observatorio de Movilidad Urbana: Informe 2015-2016*. Caracas: CAF