

Transporte y exclusión en Toluca, Estado de México

Eusebio Cárdenas Gutiérrez

Resumen *Abstract*

El objetivo de este artículo es determinar el impacto del servicio de transporte como factor contribuyente a la exclusión de los pobladores de las zonas de menor grado de desarrollo en Toluca, particularmente en los asentamientos de origen indígena.	<i>The objective of this article is to determine the impact of the transportation service as contributing factor to the exclusion of the people in zones of smaller degree of development in Toluca, particularly in the wards of indigenous origin.</i>
---	--

Palabras clave *Key words*

Transporte público, exclusión social, políticas públicas	<i>Public transportation, social exclusion, public policies</i>
--	---

Introducción

El proceso de crecimiento que se ha dado en México se caracteriza por una tendencia al despoblamiento de las zonas rurales, a la par de una intensa urbanización, fenómeno que se origina en la intención de las personas por alcanzar mejores condiciones de vida. Por ello, el crecimiento urbano se concentra principalmente en las zonas metropolitanas de la capital del país y de las capitales de los Estados, así como en ciudades con una intensa actividad económica.

A la vez, esta conformación de grandes zonas urbanas supone un proceso de agregación de zonas habitacionales, no siempre planeadas, donde el servicio de transporte adquiere cada vez más mayor importancia, ya que es el elemento que vincula zonas de vivienda con lugares de trabajo, educación y comercio, entre otras.

Sin embargo, este esquema de crecimiento va acompañado de notables desigualdades en niveles de bienestar de los distintos grupos, dado por las posibilidades diferenciales de acceso a bienes y servicios urbanos, situación particularmente aguda en las zonas metropolitanas.

A la par de ello, resalta el hecho de que los pueblos y comunidades originarias de la zona, con mucha frecuencia quedan fuera de los esquemas de desarrollo, por lo que, en este proceso de metropolización, son las primeras víctimas de la exclusión social. Esto porque las zonas habitacionales que cuentan con densidades de población más altas, son sujetas de mayor atención por los prestadores de diferentes servicios, no así los pueblos originarios que tienen baja densidad e ingresos.

Por tanto, en las zonas metropolitanas del país es posible identificar subzonas que guardan entre sí notorias diferencias en cuanto a condiciones de desarrollo. Algunas de ellas se caracterizan por tener altos niveles de ingreso, infraestructura y equipamientos, mientras que otras que, por el contrario, cuentan con bajos niveles de ingreso y escolaridad de los jefes de familia, así como deficientes servicios públicos. Conformándose, con este proceso, en zonas de baja viabilidad o zonas sin salida, tal y como se les caracteriza en la literatura en inglés. Ejemplo de ello es el estudio *Regiones Socioeconómicas de México* del Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática (2004).

En este contexto, queda claro que las zonas de bajo nivel de desarrollo se caracterizan por su deficiencia en la calidad y oportunidad en el suministro de servicios necesarios para el desarrollo de su población, la cual carece de adecuados niveles de escolaridad y poco acceso a la capacitación, con empleos muchas veces tempora-

les y de baja remuneración, difícil acceso a servicios de salud y recreación, así como baja participación en actividades cívicas y políticas. Todo ello conforma estas zonas de baja viabilidad o de exclusión, (Murria, 1998) y donde se hacen presentes círculos viciosos que perpetúan las condiciones de pobreza.

Estos círculos son a los que se refiere el Banco Mundial, (2006) donde los niños de familias pobres y de padres con poca educación, afrontan la probabilidad relativamente alta de alcanzar niveles educativos bajos, con lo que obtendrán menores ingresos derivados de su deficiente educación, y por ello estarán condenados a seguir siendo pobres. Es por eso que la movilidad intergeneracional en América latina y el Caribe es más baja que en el peor de los casos de los países de la OCDE, motivo por el cual la pobreza se constituye en la razón por la cual un país tiene bajo crecimiento. Generando con ello el círculo vicioso en el cual una nación con bajo crecimiento económico deriva en grandes grupos de población con altos niveles de pobreza, repitiendo una vez más el fenómeno de un crecimiento económico menor.

No obstante, es de suponer que el crecimiento económico es una condición necesaria pero no suficiente para aliviar la pobreza, en tanto el crecimiento económico por sí mismo no supone la redistribución del ingreso, como sucede en muchos países, entre otros México. Por tanto, se requieren estrategias más precisas para erradicar los círculos de pobreza, en las cuales podrían jugar un papel importante el acceso a los servicios en general, y en particular a una educación de calidad.

Por otro lado, es importante destacar que el proceso de crecimiento urbano –que incluye la edificación de nuevos conjuntos habitacionales, mercados, hospitales, fábricas, escuelas del nivel medio superior y superior, oficinas gubernamentales, entre otros– supone una alta capacidad de movilidad. Ello deriva en el hecho de que el transporte público y privado, para las personas de ingresos medios y bajos, se constituya en un servicio cuyo consumo es indispensable, (Khisty, 1998) independientemente del motivo que lo origina.

Por tanto, si los servicios de transporte no son adecuados y suficientes, se genera la presente la exclusión relacionada con la movilidad, (Kenyon, 2002) la cual se define como el proceso por el cual las personas son impedidas de participar plenamente en la vida económica, política y social de la comunidad, debido a una insuficiente movilidad en un ambiente social construido sobre la base de una alta movilidad.

Por otro lado cabe señalar que, en materia de políticas de transporte, prevalecen diferencias notables acerca de cómo deben formularse dichas políticas, pero que analíticamente se pueden

agrupar en dos grandes escuelas. (Button y Hensher, 2005) La primera de ellas basada en la “filosofía continental”, que enfoca el transporte como un insumo más dentro de un contexto sociopolítico y económico amplio, así como un dispositivo para lograr objetivos de más amplio rango, motivo por el cual debe ser regulado y controlado. Por otro lado está la escuela basada en la “filosofía anglosajona”, que ve al transporte como cualquier otro sector de la economía, y que debe ser provisto de los insumos necesarios tan eficientemente como sea posible en términos de su propio beneficio.

El caso de estudio

El municipio de Toluca, como otras zonas urbanas de las capitales de las entidades federativas del país, está sufriendo un intenso crecimiento poblacional que se inició en el pasado reciente y que lo ha llevado de 239 mil 261 habitantes en 1970 a 684 mil 476 en el año 2000; es decir, en treinta años casi triplicó su población.

Este crecimiento poblacional se ha dado principalmente en las zonas aledañas a la ciudad de Toluca y en menor medida en las poblaciones de las partes sur y norte del municipio. En esta última zona se encuentran las comunidades originarias del municipio –con fuertes raíces otomíes– como son San Andrés Cuexcontitlán, San Cristóbal Huichochitlán, San Pablo Autopan y otras comunidades que, si bien no son de origen indígena, si dependen en buena medida de actividades como la agricultura. En casi todas ellas puede observarse un menor grado de desarrollo que en el resto del municipio, no obstante el incremento general de las actividades económicas.

El transporte público de pasajeros en la zona es un servicio que se presta por empresas privadas –cuyo objetivo es la obtención de un beneficio o una ganancia económica– y en donde la regulación de parte del gobierno estatal se limita, básicamente, a fijar tarifas, horarios y frecuencia del servicio, así como las rutas por los cuales cada empresa deberá hacer circular sus unidades.

Sin embargo, el hecho de que haya un conjunto de empresas –que funcionan más bien como cooperativas– con un alto número de personas que viven del ingreso de una o dos unidades que transitan por las zonas de mayor densidad vehicular. Esto lleva a concluir que, propiamente dicho, no existe una organización racional del servicio de transporte, en el sentido weberiano, sino arreglos particulares que generan sobreoferta en las zonas de mayor demanda, y escasez en las de menor demanda.

Asimismo, la baja capacidad de supervisión de parte del gobierno origina que el servicio de transporte público se preste solo en relación de los intereses de los concesionarios, y poco o nada en función de los intereses de la población. Aunado a ello, es notorio que la excesiva competencia y la forma de administración del servicio (cuota diaria por conductor) deriva en que la forma de operación se da en función de las características personales de los conductores de los vehículos, en donde prácticamente nunca importan las necesidades de los usuarios.

Desarrollo del trabajo

El trabajo se desarrolló durante el primer semestre de 2006, identificando, en primera instancia, la zona de estudio a través de los AGEBS y localidades con menores ventajas relativas dentro del municipio Toluca y en los municipios colindantes. (INEGI, 2004) A partir del número de viviendas en la zona, se calculó una muestra de hogares con un índice de confianza de 95% y un error muestral de $\pm 3.5\%$. (Krueckeberg, 1974) Posteriormente se diseñó un cuestionario que se aplicó a habitantes de la zona. Finalmente los datos se procesaron en SPSS 12.

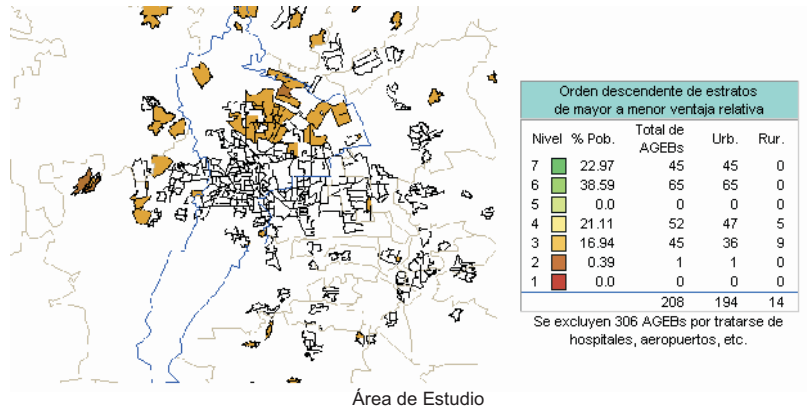
Delimitación de la zona de estudio

Como ya se señaló, el área objeto de estudio es aquella que, dentro del municipio de Toluca y municipios vecinos, presenta menores condiciones de desarrollo. Para el INEGI (2004) la determinación de este tipo de zonas se hace a través de la construcción de un índice multidimensional, que combina 30 indicadores censales, distribuido en siete estratos. Este método proporciona una regionalización que clasifica los AGEBS del país en siete grupos, donde el estrato 7 corresponde a aquellas zonas con mayor grado de desarrollo y el estrato 1 a los de menores ventajas relativas.

No obstante, en el municipio de Toluca y municipios aledaños, lugar donde se seleccionó el área de estudio, no existen AGEBS del estrato 1, el más bajo, sino que todos son de nivel 2 en adelante.

Por tanto, los AGEBS con menores ventajas relativas, o con los niveles de desarrollo más bajos, se ubican principalmente en la parte norte del municipio de Toluca, dentro de las comunidades pertenecientes a los pueblos originarios de la zona, y en comunidades colindantes de los municipios de Zinacantan y Almoloya de Juárez.

Como se puede apreciar en la figura correspondiente, los AGEBS con menor grado de desarrollo tienden a formar un continuo en la parte norte del municipio de Toluca y con cierta cercanía a los AGEBS en las mismas condiciones de desarrollo de los municipios de Zinacantepec y Almoloya de Juárez.



Localidad	Ageb	Estrato
Toluca		
San Diego de los Padres Cuexcontitlan Secc. 5B	252-A	2
Ejido de la Y Sección Siete A Revolución	292-4, 293-9, 253-4	3
San Cayetano Morelos	249-8	3
Tlaclaloya Primera Sección	251-5	3
Tlaclaloya Segunda Sección	219-7	3
San Mateo Otzacatipan	269-5, 287-3, 288-8	3
San Miguel Totoltepec	248-3	3
San Nicolás Tolentino	218-2	3
La Constitución	273-1, 274-6	3
San Pablo Autopan	170-A, 239-4, 158-9, 289-2, 272-7	3
Jicaltepec Autopan	220-A	3
	159-3, 176-7, 177-1, 240-7, 268-0, 283-5	3
San Andrés Cuexcontitlan	233-7, 068-4, 166-3	3
La Magdalena	277-A	3
Barrio Santa Cruz	254-9	3
267-6	267-6	3
258-7	258-7	3
San Antonio Buena Vista	284-A	3
Zinacantepec		
Tejalpa	042-0	3
Ejido de San Lorenzo Cuauhtenco	041-6	3
San Antonio Acahualco	027-6, 045-4	3
El Coporo	037-A	2
Santa María del Monte	044-A, 020-4, 030-8	2
Barrio México	043-5	2
Metepec		
San Bartolomé Tlaltelulco	076-0	3
Almoloya de Juárez		
La Cabecera	021-5	3
San Mateo Tlalchichilpan	038-0	3
Santiago Tlalchichilpan	034-2	3

Es en esta zona así definida donde se llevó a cabo el levantamiento de información para verificar en qué medida a las condiciones de bajo nivel de desarrollo se confirmaban, y en qué medida las condiciones del servicio de transporte se sumaban a las desventajas de la población, reduciendo su movilidad y por tanto su acceso a diferentes servicios.

El cuestionario aplicado (Linninger, 1978) consistió de 26 preguntas de opción múltiple la mayoría de ellas, distribuidas en ocho apartados que incluían datos relativos a condiciones de la vivienda y características de la familia; usos, costo e importancia del transporte; accesibilidad del servicio y percepción sobre la participación gubernamental; y necesidades sentidas.

En total se aplicaron 748 cuestionarios, lo que indica un índice de confianza de 95% y un error muestral de $\pm 3.5\%$, distribuidas proporcionalmente en las comunidades seleccionadas, en función de la relativa homogeneidad de los lugares seleccionados.

Resultados

Servicios básicos. La energía eléctrica tiene una cobertura del 96.5%, cifra inferior a la estatal que es del 98%. La dotación de agua potable en la zona cubre el 88.8% de las viviendas, mientras que la cobertura estatal es de 90%. En lo relativo a las instalaciones de drenaje y alcantarillado el problema es mas evidente ya que la cobertura es de 66.5%, mientras que en el municipio y en toda la entidad es de 81% de la población en promedio, y a nivel nacional se atiende 75.4% de las viviendas.

En infraestructura de transporte el problema es agudo, ya que se reportan calles pavimentadas y transitables en toda época del año solo en 24% de los casos. El teléfono por su parte cubre 26% de las viviendas, mientras que a nivel estatal es 40%.

Número y tipo de habitaciones. En 87% de la viviendas se cuenta con cocina exclusiva y baño en 70%, mientras que a nivel municipal este último rubro registra en un 87% de los casos, a nivel estatal 84% y a nivel nacional 86%. Respecto al número de recámaras o cuartos para dormir el número promedio es de 1.95 por vivienda, con un valor modal de 2. Se encontró que contaban con solamente una recamara el 31.6% de los casos, con dos 37.1%, con tres 18.9%, con cuatro y más 7.5%.

Número de habitantes. El promedio de habitantes es de 4.9 por vivienda con un valor modal de 4. En particular se encontró que 14% de las viviendas tenía 3 integrantes, 34% cuatro, 26% cinco, 13% seis y 13% siete o más.

Índice de hacinamiento. Para el INEGI si el cociente de ocupantes entre número de cuartos es menor o igual a 2, entonces la vivienda se puede calificar como sin hacinamiento; si hay una relación entre número de habitantes y cuartos para dormir superior a 2, hay hacinamiento.

Las índice de hacinamiento en la zona de estudio es en promedio de 3 habitantes por recámara, mientras que a nivel municipal es 1.35 habitantes por cuarto. A nivel estatal el promedio de habitantes por cuarto es de 1.52, y a nivel nacional se tiene un promedio de 1.55 habitantes por cuarto.

Por otro lado, calculando para cada vivienda la relación de número de habitantes entre número de recámaras o cuartos para dormir, se encuentra que ésta es superior a 2 y por lo tanto existe algún tipo de hacinamiento en 75% de los casos, mientras que a nivel estatal el porcentaje de vivienda con hacinamiento es 41%, a nivel nacional 43% y para el municipio de Toluca 33%.

Niveles de ingreso. En la zona de estudio 43% de las familias reciben hasta un salario mínimo de ingreso, lo que equivale aproximadamente a cuatro dólares diarios. De este conjunto fue posible determinar que, mediante un análisis de relaciones cruzadas entre variables, alrededor de 94% de las familias se integraba por cuatro o más miembros, lo que arrojaba menos de un dólar diario por persona. En cambio 30.1% de las familias tenía un ingreso de hasta dos salarios mínimos y 17.5% con ingresos de hasta tres salarios mínimos. Sólo el 9.4% tenía ingresos superiores a tres salarios mínimos.

Tenencia vehicular. En este aspecto hay una proporción muy pequeña de propietarios, lo que denota una limitación importante en materia de movilidad, ya que solamente 16% de las familias contaba con un automóvil y 5% con una camioneta.

Jefe de familia. La familia se encuentra integrada en promedio por cinco personas, de las cuales el padre es el cabeza de la misma en la gran mayoría de los casos, ya que solamente en 9% la madre funge como cabeza de la familia.

El jefe de familia casi siempre desempeña trabajos de baja calificación laboral, y por ende de bajos ingresos, ya que se reportó que en 69% de los casos se ocupaban en trabajos con características predominantemente manuales, como ayudante de obra y obrero, y sólo 2.6% en trabajos de tipo profesional.

La escolaridad del jefe de la familia ésta es en promedio de 8 años, con 10% de ellos sin estudios, y sólo 2% con estudios de licenciatura. Las edades del jefe de familia por su parte se encuentran en la mayoría de los casos, 54.5%, entre los 18 y los treinta años.

Uso del transporte. El uso del transporte se encuentra, en términos comparativos, muy limitado ya que sólo se realizan dos viajes por familia en casi 70% de las veces y cuatro viajes en 13.3%.

El escaso uso del servicio de transporte no parece deberse a la falta de necesidad de su utilización, sino a otros factores que más adelante se analizan, ya que el promedio de viajes por habitante es de sólo 0.61, que contrasta con el de 1.14 para la ciudad de Toluca que cuenta con muchos más equipamientos que los de la zona de estudio. Lo anterior permite suponer que dicho servicio se utiliza solamente para cuestiones de vital importancia, lo que no implica que otros aspectos sean cubiertos en el lugar de residencia.

El jefe de familia, es el principal o casi único usuario del transporte, ya que dicho servicio se utiliza casi la totalidad de las veces para realizar dos viajes por familia al día y con el motivo predominante de ir al trabajo. En 90.5% de las veces el trabajo es la primera prioridad de viaje, seguido por el estudio y en tercer lugar el ir a comprar algo.

Destinos de viaje. Las instalaciones o lugares a los que se dirige el viaje con motivo trabajo son principalmente aquellos que se corresponden con el tipo de trabajo, tales como construcciones en primer lugar, seguido de mercados y fábricas.

Llama la atención que hay tres rumbos principales de destino de viaje, y que son, en primer lugar, el binomio Terminal de Autobuses Mercado Juárez, que atrae a poco más de un tercio de los viajes; enseguida está el centro de la ciudad de Toluca con un monto casi igual; y un poco abajo la Central de Abastos y la zona industrial.

Modos de transporte y su costo. El tipo de transporte más utilizado es, con 80% de las veces, el autobús, y, en segundo lugar, el auto particular en 12% de los casos y taxi colectivo 7%.

El costo de un viaje se ubica entre 5 y 10 pesos en 58% de las veces, hasta 20 pesos en 23% y más de 20 pesos en 19% de los casos. El gasto diario en materia de transporte es, entre 11 y 20 pesos, 30% de las veces y, de más de 40 pesos, 27%.

El porcentaje del ingreso familiar que se eroga en promedio para el pago de servicios de transporte es 37%, lo que rebasa sensiblemente las recomendaciones sobre los límites al respecto. Aquí se puede apreciar que, si bien a nivel nacional el porcentaje del ingreso que en promedio se dedica al transporte es del orden de 13%, para los niveles de ingreso más bajos el porcentaje sube considerablemente mientras que, para los niveles de ingreso altos, se torna poco significativo.

Importancia del servicio de transporte y su calificación. La mayor parte de los encuestados considera al transporte como necesario o indispensable, 92.5% de los casos, y sólo 4.2% lo considera poco

necesario o innecesario, lo que denota la falta de posibilidades de atender necesidades de orden básico sin recurrir al traslado hacia lugares donde pueden ser satisfechas. Bajo estas condiciones, cabría preguntarse si las políticas en materia de dotación de equipamientos a los lugares de residencia de las personas consideran la necesaria complementariedad entre zonas habitacionales y las de trabajo y de servicios, o si se considera que puedan ser resueltas mediante un servicio accesible y eficiente.

La hipótesis del último renglón no parece confirmarse ya que aun cuando se considera por la población como un servicio de carácter indispensable, el transporte es calificado como deficiente o pésimo por más del 60% de los encuestados, lo que puede interpretarse como una seria inconformidad no obstante que el 35% lo califica como bueno.

Accesibilidad en costo y tiempo

La accesibilidad entendida como la facilidad para alcanzar los lugares en los cuales realizar actividades necesarias para la subsistencia y el desarrollo de las familias, puede abordarse desde la perspectiva tanto del gasto que es necesario erogar en el servicio de transporte como del tiempo que diariamente se debe dedicar al traslado.

Respecto al primer aspecto, el monto que se tiene que pagar en transporte es significativo para el presupuesto familiar, en tanto que el costo promedio de un viaje es de 15.2 pesos, a pesar de que el valor modal es de 5. El gasto diario promedio de las familias es de 37.8 diarios, cuando el valor modal de 20 pesos. El porcentaje del ingreso que las familias dedican al transporte es 37.3% con un valor modal del 23%.

El tiempo de viaje promedia 50 minutos, con una moda de 60 minutos. El tiempo de espera del vehículo tiene un promedio aproximado de 20 minutos, con un valor modal de 15 minutos, y el tiempo de caminata desde o hacia el transporte es de 6 minutos.

Así, el tiempo que dedica la persona a su traslado en un viaje de ida considerando tanto el de caminata hasta la zona de abordaje, el de espera del vehículo, el de traslado a bordo y el recorrido a pie hasta su destino es de 76 minutos, con una moda de 66.

Si la persona realiza dos viajes diarios el tiempo total al día dedicado al transporte es de poco más de dos horas y media, lo que representa casi la tercera parte del tiempo disponible para la atención a la familia, ocio y alimentación.

Necesidades sentidas

En este apartado se trató de identificar cuáles eran los factores –asociados con el servicio de transporte– que la población consideraba debían atenderse o mejorarse para que respondiera de mejor manera a sus necesidades.

De acuerdo a las condiciones del servicio, la población plantea de manera prioritaria la atención de tres aspectos ligados a dos acepciones de seguridad. Por una parte la seguridad (security) –entendida como vulnerabilidad a actos antisociales o criminales que se presentan tanto a bordo de las unidades como en las zonas de ascenso y descenso– fue considerada de primera prioridad por 75% de los encuestados. Por otra parte la seguridad (safety) –definida como vulnerabilidad a daños accidentales que involucra al vehículo como instrumento causante del daño y que plantea la necesidad en el mejoramiento de los vehículos del servicio cuyas malas condiciones propician molestias y daños a los usuarios, pero también la que está asociada con la conducta de los operadores de los vehículos que– fue considerada de carácter prioritario en el 66% de los casos.

Respecto a estos dos aspectos de la inseguridad, cabe mencionar brevemente que Gwilliam (2002) señala la gravedad de este problema en los países en desarrollo, donde cada año mueren medio millón de personas, y 15 millones son heridas, en accidentes ocurridos en vías urbanas y cuya atención sólo podrá darse mediante la acción de un sector público capacitado, con recursos suficientes y comprometido con la seguridad de la población.

Un segundo conjunto de aspectos a atender, de acuerdo a la población consultada, es lo que se refiere a factores asociados con la accesibilidad del servicio, tales como la ampliación del horario, tanto en las horas de salida al trabajo o a la escuela como en las horas de regreso a la vivienda, fue señalada 60% de las veces. Además de ello está la frecuencia en la prestación del servicio y el monto de la tarifa, así como la reducción del tiempo de viaje, paradas más cercanas a la vivienda, y la existencia de rutas más directas.

El problema de la contaminación –si bien no ocupa el último lugar en la escala de prioridades– no es un factor que aflija a los habitantes de la zona, ya que tienen otras preocupaciones tales como la pavimentación de vialidades y el apoyo a personas discapacitadas y ancianos.

De la revisión de los comportamientos estadísticos de las variables del último apartado del cuestionario, relativas a los efectos positivos de un mejoramiento del servicio de transporte en los factores previamente señalados, es posible conjeturar que dichos efectos

positivos se esperarían en aquellos aspectos en los cuales las personas estiman se encuentran en desventaja.

En principio llama la atención que sea la falta de seguridad –en el sentido de vulnerabilidad a actos criminales– y la falta de seguridad –entendida como la vulnerabilidad a daños accidentales– los principales factores de preocupación de las personas en el servicio de transporte, y de como la posible atención a estos factores podría redundar en un mejor acceso al trabajo en 59% de los casos, a la educación en el 34%, así como en una mayor sensación de seguridad y comodidad que se menciona como efecto esperado en 49% de las respuestas.

Respecto del papel del gobierno en la regulación y mejoramiento del servicio, la población considera, prácticamente en su totalidad, que efectivamente es su responsabilidad las condiciones del transporte público ya que respondió afirmativamente en 96% de los casos. Simultáneamente, la población encuestada considera que es muy escaso el interés del gobierno en resolver los problemas asociados con el transporte, en tanto que 34% de los casos asegura que el gobierno no tiene interés, 57% percibe que es poco, y sólo 9% consideró que tenía suficiente o bastante.

Respecto del nivel de identificación entre pueblo y gobierno, a través de la percepción de la representatividad del gobierno respecto de los intereses de la población, en 19% de los casos consideran que sus intereses están completa o mayoritariamente representados por el gobierno, sin embargo el 81% estima que sus intereses como población, en relación al servicio de transporte, están escasamente o nada representados por el gobierno.

Este es un resultado en la investigación por el cual se puede inferir una notable falta de confianza en que el gobierno sea capaz o tenga interés en resolver un problema que le atañe de manera directa y que afecta a las posibilidades de desarrollo de la población.

Conclusiones

Una primera conclusión es que, efectivamente, la zona de estudio es un lugar con relativamente marginado, ya que la cobertura de servicios básicos como agua y alcantarillado es inferior a la registrada a nivel municipal y estatal, y, en particular, es notorio el alto porcentaje de vialidades que se encuentran sin asfaltar, con lo que se reducen sensiblemente las posibilidades de movilidad de las personas y su acceso a diferentes servicios.

Asimismo es relevante el nivel de hacinamiento que se presenta, y que comprende a casi las tres cuartas partes de las viviendas.

Lo que significa que no existen las condiciones internas para un sano desarrollo de la familia por la posible presencia de promiscuidad de variado tipo.

Por otra parte, el tipo de trabajo y el nivel de ingresos del jefe de la familia, así como el número de integrantes, supone una evidente situación de pobreza con bajas posibilidades de ser superada en el corto plazo, es decir en una generación. Ello agravado por el hecho de la baja escolaridad del propio jefe de familia, y la dificultad para mejorarla dados los esquemas crecientes de privatización de la educación media superior y superior.

La viabilidad de las familias, apoyada en el transporte como medio de acceso a los servicios, se encuentra muy comprometida ya que menos de la quinta parte de ellas cuenta con vehículo propio, y el resto se traslada principalmente en transporte público. Pero éste, a pesar de su uso limitado, consume un porcentaje muy alto del ingreso familiar, alrededor de la tercera parte en promedio, lo que contradice recomendaciones de órganos internacionales que señalan alrededor de un diez por ciento para familias de bajos ingresos.

Del mismo modo se puede señalar que el tiempo de viaje se relativamente alto si se considera que de ocho horas que podrían dedicarse a la alimentación, la diversión, la preparación y a la familia, el transporte ocupa en promedio casi la tercera parte de ese tiempo.

El alto porcentaje que de su ingreso y de su tiempo tienen que dedicar las familias al transporte obedece en gran medida a la forma de organización de éste último, que, como ya se apuntó, dista de responder a los intereses de la población, en virtud de ser un servicio concesionado a particulares con una lógica de utilidad inmediata. Aquí podría señalarse que la organización de un servicio indispensable para el desarrollo social se ve desvirtuado como lo apunta Cadena, (2005) por esquemas que se asumen a sí mismos como racionales, cuando en realidad son criterios orientados a la utilidad de los prestadores del servicio, sin tomar en cuenta la posibilidad de que el servicio de transporte público sirviese a principios de desarrollo y equidad social.

Al respecto cabría preguntarse sobre los supuestos de mercado bajo los cuales se pone en operación un servicio como el de transporte, ya que, en este caso, son los concesionarios y operadores los que fijan por sí y para sí los criterios de funcionamiento, sin viso alguno de otro tipo de racionalidad que no sea la ganancia. Además, en la práctica, las concesiones de transporte público funcionan como verdaderos monopolios con escasas posibilidades de ser recuperadas a favor del Estado.

Por otro lado, destaca que las necesidades manifestadas por la población –en relación al transporte– se refieren a problemas de se-

guridad derivados de las condiciones y forma de operación de los vehículos, factores que están determinados por el esquema de prestación del servicio, en el que la mayor cantidad de ingresos posibles en el menor tiempo –con las unidades de transporte más baratas– son los criterios fundamentales.

Respecto a la formulación y revisión de las políticas públicas en la materia, es posible señalar que no parecen haber sido diseñadas atendiendo a demandas y necesidades sociales, ya que la mayor parte de la población señala que, aunque el transporte público es fundamental, es un mal o pésimo servicio con el que cuentan en la actualidad, y que al gobierno no le interesa mejorarlo ni representa los intereses de las personas. Nos encontramos ante lo que Heredia y Schneider (2003) denominan un gobierno inefectivo, ya que la gente sufre no sólo la postergación del crecimiento y desarrollo, sino también el peligro, desgaste psicológico y pérdida de tiempo y recursos.

Por último, si las condiciones del entorno no parecen apuntar a una política de desarrollo social que haga que la población pueda tener acceso en su lugar de residencia a educación, salud, capacitación y trabajo –y si se sigue dando el supuesto implícito de contar con una alta movilidad para acceder a bienes y servicios necesarios– se podría intentar que las políticas públicas en materia de transporte se concibieran, como en otros países, en un instrumento de búsqueda de equidad al tener esquema preferenciales para las zonas de menor grado de desarrollo. Sin embargo, todo ello obligaría a una mayor regulación y control de parte de la autoridad lo que va en sentido contrario a las políticas desregulatorias que caracterizan el modelo económico vigente.

Referencias

- Button, K & David Hensher, 2005: *Introduction. Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*, Amsterdam Netherlands: Elsevier Ltd.
- Cadena, E., 2005: “El neoliberalismo en México: saldos económicos y sociales” en *Quivera Nueva Época* Num 2005-1, Toluca, México: UAEM.
- Gwilliam K.M., 2002: *Cities on the move: a World Bank urban transport strategy review*, Washington: World Bank.
- Heredia, B & R. Schneider, 2003: *Political Economy of Administrative Reform in Developing Countries in Reinventing the Leviatan*, Miami: North South Center Press.

- INEGI Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática, 2003: *Perfil Sociodemográfico del área metropolitana de Toluca*, México: INEGI.
- INEGI Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática, 2004: *Regiones Socioeconómicas de México*, México: INEGI.
- Kenyon, S., 2002: "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility" en *Journal of Transport Geography* 10:3: University of Southampton
- Khisty, C & L. Kent, 1998: *Transportation Engineering: An Introduction*, New Jersey: Prentice Hall.
- Krueckeberg, D, 1974: *Urban Planning Analysis: Methods and Models*, USA: John Wiley and Sons.
- Linninger, Ch., 1978: *La encuesta por muestreo: teoría y práctica*, México: CECSA.
- Murray, Stuart, 1998: *Social exclusion and integrated transport*, England: Transport Seminar Series. University of Manchester.
- Perry, Guillermo y otros, 2006: *Reducción de la pobreza y crecimiento: Círculos virtuosos y círculos viciosos*, Washington: Banco Mundial.