

ATENCIÓN A LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA POBLACION DE JALISCO Y LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA EN 1989

Gonzalo Ortega Cervantes
David Villalobos Torres

Hasta antes de iniciarse la actual administración estatal de Jalisco y durante el periodo de campaña electoral de diversos candidatos se recibieron múltiples peticiones referentes a mejorar la prestación de los servicios públicos y la seguridad pública. Específicamente en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) surgieron peticiones por parte de la población referentes a mejorar los servicios de transporte urbano y seguridad pública.

Tomando como base las encuestas realizadas por el Instituto de Estudios Económicos y Regionales (INESER) en los últimos meses de 1988, sobre una muestra con suficiencia estadística para captar características de la población, se observó que la mayor problemática en la ZMG recaía en los rubros de seguridad, servicios públicos y transporte urbano. Asimismo, dentro del ámbito estatal se manifestaron como los problemas más agudos las carreteras, el desempleo y la contaminación.

PROBLEMÁTICA MANIFESTADA A NIVEL ESTATAL

En Jalisco la mayor parte de la gente consideró como el problema más grave de la entidad es el desempleo, por ser éste el que atañe de una u otra manera al grueso de la población; le siguió en importancia las carreteras, problema que tomó mayor fuerza al evaluarse el estado físico de la red de caminos de otros estados del país y realizar una comparación con la condición que guardan las carreteras de Jalisco, observándose que éstas son las que se encuentran en las condiciones más deplorables. Este fue un problema generalizado en los municipios del estado.

La contaminación fue otro de los graves problemas reportados por la población. Su manifestación fue más palpable en la ZMG y en las ciudades medias,

debido principalmente a la concentración de empresas fabriles que generan desechos industriales, así como por la eliminación de áreas verdes para la urbanización, ya sea dedicada a la construcción de vivienda o para el establecimiento de empresas. Finalmente, se identificó al problema de la seguridad pública como fundamental, tanto en la capital como en el resto del estado. En respuesta, a partir de este primer año de gobierno, la nueva administración estatal se propuso implementar una serie de programas para tratar de disminuir dicha problemática.

Por principio de cuentas, con la finalidad de abatir el desempleo se implementaron acciones tendentes a disminuir el índice de desocupación dando mayor impulso a la producción en el ámbito regional así como facilitando la introducción de la inversión extranjera a los procesos productivos del estado. El desempleo en Jalisco ha presentado un índice inferior al registrado a nivel nacional; sin embargo, a corto plazo el índice de desocupación no se puede abatir en mayor medida, aunque existe una sobre oferta de empleo, ya que no es posible satisfacerla porque la población desocupada adolece de capacitación y se requiere mano de obra calificada. Asimismo, más que el desempleo, la subocupación representa el más importante problema del mercado laboral en Jalisco. Al respecto, mientras el sector público y el privado no prevean sus necesidades de mano de obra y se coordinen con las autoridades educativas a fin de llevar a cabo programas efectivos de capacitación a la población en edad de trabajar, no disminuirá el índice de desempleo en Jalisco.

Por lo que se refiere a la problemática de las carreteras, aunque durante este primer año se destinó poca inversión para la solución del problema, se tiene proyectado para el término del sexenio construir 3318 kilómetros, modernizar y ampliar 464 kilómetros y conservar 31 502 kilómetros, de carreteras federales,

estatales, rurales y caminos sacacosechas con una inversión global estimada en un billón 682 mil 135 millones de pesos. Sin embargo, durante el año de 1989 a pesar de haber destinado el 5.7 por ciento del presupuesto de egresos tan sólo se construyeron 285 kilómetros entre pavimentación, revestimiento de terracerías y puentes; para la conservación de la red estatal se realizaron obras en 2 479 kilómetros. Durante 1990, con una menor proporción del monto del presupuesto, se pretenden realizar mayores obras en el programa carretero, lo cual resulta ilógico. De acuerdo a las metas programadas en el Plan Estatal de Desarrollo 1989-1990, se deben ejercer 336 mil 500 millones de pesos promedio anual; para llevar a cabo estas obras el gobierno de Jalisco está destinando 53 mil millones de pesos (4.5 por ciento del presupuesto de 1990), lo cual resulta mínimo en proporción a la inversión total proyectada, por lo que se hace necesario que el apoyo por parte de la federación sea 5.5 veces superior a lo que el estado destina y ello en principio resulta poco probable. Tal efecto se puede observar en el año de 1989 en que se registró una inversión total de 276 mil millones de pesos a la red carretera, con una aportación de 21.8 por ciento por parte del estado y el resto por la federación y los municipios beneficiados. Otro aspecto que se observa es el incumplimiento en la fecha de conclusión de las obras, postergando su terminación a ejercicios subsecuentes; ello provoca que las obras caigan en periodos de abandono y se deterioren por factores físicos y climáticos.

Para abatir la contaminación el gobierno del estado ha implementado una serie de políticas sobre el medio ambiente a través de la delegación estatal de la SEDUE, entre ellas la de promover la descentralización de las industrias hacia polos de desarrollo alternativo del estado; la utilización de sistemas anticontaminantes para reducir las emisiones nocivas y la supervisión estricta de los desechos que se producen en las industrias, buscando darles utilidad o bien eliminarlos conservando el medio ambiente. Esto último ha dado un buen resultado, ya que para cualquier destrucción o desecho de materiales se requiere autorización de la SEDUE a fin observar el destino final de los residuos contaminantes, y que la forma en que se aplican las medidas destructivas de los mismos sea la correcta.

Respecto a la inseguridad pública que se presenta en Jalisco, desde principios de la administración se manejó la municipalización de la policía, dando con ello cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 115 Constitucional, de acuerdo a las modificaciones realizadas en el año de 1983, cuyo fin era el fortalecimiento municipal. Se trata de racionalizar la descentralización en función de las circunstancias socio-económicas que predominan en cada localidad, atendiendo la justicia en el lugar y desde el sitio en donde surge el problema. Durante 1989 se observó que disminuyó el número de hechos delictivos con relación al año anterior, esto no implica que la seguridad pública se encuentre en el punto óptimo.

Para lograr lo anterior se destinó el 6.6 por ciento del presupuesto de egresos ejercido en dicho año; al entrar en vigor la municipalización de la policía en 1990 el estado asigna una cantidad menor en 9.4 por ciento respecto al año anterior, lo cual representa el 5.4 por ciento del gasto presupuestado. Independientemente de que se cuente con una policía municipal o intermunicipal, el objetivo debe ser obtener resultados positivos en materia de seguridad.

Además se deberá contar con centros de capacitación y actualización de sistemas administrativos técnicos y operacionales que auxilien en la prestación de servicios a la comunidad, así como que se cuente con cuerpos policíacos más preparados y sean capaces de coordinarse con otras dependencias similares en otros ámbitos de gobierno.



PRINCIPALES PROBLEMAS EN LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

En opinión de los habitantes de la Zona Metropolitana de Guadalajara, la seguridad pública ocupa el primer lugar dentro de los problemas de la misma, es un sentir muy general la inseguridad que reina dentro de la población; prueba de ello es la gran cantidad de asaltos bancarios realizados durante el primer año de la presente administración, los cuales ascendieron a 30 en la entidad, 22 de ellos en la ZMG; y durante la primer quincena de 1990 se efectuaron cuatro asaltos bancarios más.

También dentro de los hechos delictivos resalta por su gran cuantía el número de asesinatos registrados en la ZMG durante el primer año de la administración estatal (321) principalmente por que el crecimiento demográfico de la ZMG rebasa la capacidad de vigilancia y por el abuso en el consumo de bebidas embriagantes y de enervantes.

Otro problema de gran preocupación es el que se refiere al pésimo servicio de transporte urbano, el cual se ha venido padeciendo a través de varias administraciones, no siendo ésta la excepción. Según declaraciones oficiales, la ciudad de Guadalajara cuenta con 2 400 autobuses los cuales prestan servicio al 75 por ciento de la población; se estima un déficit de 500 unidades para que el servicio fuera eficiente en las 118 rutas que se tienen establecidas.

De los problemas que enfrenta la población de la ZMG el que se refiere a los servicios públicos es el que sigue en importancia, las cuales en su mayoría son competencia de los gobiernos municipales. Las principales carencias se observan en las colonias periféricas de la ciudad, las cuales tienen poca o nula proyección urbanística y han surgido en su mayoría con el establecimiento de asentamientos irregulares.

Estos tres problemas representan aproximadamente el 62.0 por ciento de la problemática manifestada por la población en la encuesta aplicada por el INESER, de su resolución depende que sea beneficiada a la población de la ZMG y se abata el enorme de-

sagrado existente en el grueso de los habitantes hacia el sector público.

Con respecto al principal problema que es la seguridad pública se pensó que la solución idónea para lograr brindar mayor seguridad a la población era la municipalización de la policía, lo cual permitiría mayor acercamiento de los responsables de la vigilancia con los habitantes de cada municipio.

Con ello se responde al reclamo de la ciudadanía para que se respeten sus derechos en cuanto a la seguridad de sus bienes y de sus personas, ya que los antiguos esquemas no corresponden al reto que implica una gran ciudad como Guadalajara. Además de fortalecerse la autonomía municipal con sus propios cuerpos de seguridad, teniendo como principal objetivo la atención rápida, eficaz y segura a las demandas de la sociedad en cualquier punto de la ciudad.

Ante esta acción se han dejado sentir una serie de cuestionamientos ¿Actuará la policía únicamente en el territorio de su competencia?, ¿existirá coordinación entre los municipios?, ¿Que tan benéfica resultará para los habitantes de la ZMG esta decisión?, ¿Realmente servirán a la ciudadanía?, ¿Podrán sus habitantes sentirse realmente seguros?

Resulta incierto el resultado que arrojará esta acción emprendida en el primer año de gobierno estatal, considerando que se ha dado una pesada carga a los gobiernos municipales, los cuales deberán brindar respuestas favorables en su actuar en pro de la ciudadanía, enfrentando múltiples deficiencias, como es el reducido número de elementos de que dispone cada municipio, así como la necesidad de crear la infraestructura necesaria.

Por lo que se refiere al transporte urbano, se realizó un reordenamiento de rutas. El planteamiento teórico suponía resultados muy benéficos para la mayoría de la población, ya que sobre un estudio a fondo de las necesidades de los demandantes del servicio se intentaba que tuvieran mejoras sustanciales, eliminando las enormes molestias que enfrentaba la población. Asimismo, se inauguró el tren eléctrico de Guadalajara el cual cubrirá la ruta norte-sur, señalándose que no es la solución al problema del transporte sino el principio de ella. Sin embargo, la reordenación de

las rutas del transporte urbano trajo como consecuencia el desquiciamiento del usuario, ya que no hubo la adecuada información en los recorridos de la mismas. La funcionalidad de las nuevas rutas resultó nula por la forma arbitraria en que se estableció y por no considerar el origen y destino de los usuarios; además, no se estableció ninguna ruta paralela al tren eléctrico que supla el recorrido de éste como alternativa para la población de menores ingresos. El resultado fue que el usuario tiene en promedio que abordar más unidades para satisfacer sus necesidades cotidianas de traslado. El fracaso del reordenamiento de rutas se debió a la parcialidad con que se abordó el problema del transporte, consecuencia de la total descoordinación en esta materia. Además, se trató de justificar la ineficiencia del transporte por la falta de camiones, cuando que con parte de la inversión destinada al tren eléctrico se podrían haber adquirido las unidades que se requerían para la prestación suficiente del servicio. Por otra parte, durante el mes de septiembre se anunció la concertación de un crédito por 10 mil millones de pesos por parte del gobierno del estado. Dicho crédito se canaliza a las empresas del transporte con

participación estatal para la rehabilitación de aproximadamente 600 unidades. Se anunció la incorporación de 100 unidades de transporte mensualmente a partir del mes de octubre, estimándose la terminación del programa en el mes de marzo de 1990. La realidad es que aun no ha sido incorporado el 50 por ciento de las unidades programadas por lo que no se ha observado mejoría en la prestación del servicio.

En cuanto a las acciones que se han realizado para la resolución de los servicios públicos de la ZMG, debe mencionarse que los municipios que la integran no cuentan con la suficiente infraestructura, ello debido principalmente a la falta de recursos económicos. Se han realizado programas conjuntos entre los gobiernos municipales y los vecinos de las colonias afectadas en donde ambas partes aportan tanto recursos económicos y/o humanos para la realización de alguna obra determinada, y así resolver parte de las carencias, pero la colaboración de la población es una solución parcial, ya que subsiste el principal problema que es la falta de recursos económicos. ∞

