

Gladys Cristina Rivas
Victor Antonio Orellana
Ignacio Martín-Baró

EL TRANSPORTE COLECTIVO
EN EL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR

Una encuesta de opinión pública
(27-28 de septiembre de 1986)

Instituto Universitario de Opinión Pública
Universidad Centroamericana José Simeón Cañas
San Salvador, 15 de diciembre de 1986

R E S U M E N

La creciente concentración poblacional en el área metropolitana de San Salvador genera una fuerte demanda de transporte público entre los lugares de vivienda y los centros de trabajo. Una encuesta de opinión pública realizada el 27 y 28 de septiembre de 1986 con una muestra representativa de adultos del área metropolitana muestra que nueve de cada diez personas (89.5 por ciento) utiliza exclusivamente el bus como medio normal de transporte y que el tiempo promedio para trasladarse de su vivienda hasta su lugar de trabajo es de 45 minutos. 42.7 por ciento de las personas opinan que la situación del transporte colectivo es mala frente al 23.1 por ciento que la consideran buena. Con todo, se observa una gran diferencia entre el juicio predominantemente positivo de quienes habitan en la zona suroeste y el juicio mayoritariamente negativo de quienes habitan en la zona este del área metropolitana. Según las personas encuestadas, los principales problemas del transporte colectivo son: la aglomeración, la prolongación del tiempo de espera y la "grosería" de los conductores. Es posible que el terremoto del 10 de octubre haya afectado las condiciones objetivas para el transporte. Y, aunque el transporte colectivo está en manos de la empresa privada, la mayoría de las personas piensa que la responsabilidad por su mejora compete a los órganos estatales.

1. EL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL AREA DE SAN SALVADOR.

El área metropolitana de San Salvador (AMSS) comprende los municipios de San Salvador, Ayutuxtepeque, Ciudad Delgado, Cuscatancingo, Ilopango, Mejicanos, San Marcos y Soyapango, pertenecientes al Departamento de San Salvador, y los municipios de Antiguo Cuscatlán y Nueva San Salvador, del Departamento de La Libertad, y cubre una superficie total de 352.27 kilómetros cuadrados. Una buena parte de este territorio es utilizada preferentemente para habitación, con propósitos de permanencia indefinida. Según los últimos cálculos, antes del terremoto del 10 de octubre de 1986 había en el AMSS una población de 1,194,336 habitantes. Ya hacia 1970, el 62 por ciento de la población total del AMSS se encontraba en el tipo de vivienda calificada como popular, es decir, en mesones, colonias ilegales y tugurios (ver Martínez, 1979).

La aglomeración metropolitana es causada por diversos factores de orden social, político y económico. Está, ante todo, la intensa migración rural-urbana, estimulada por la concentración económica y administrativa en el AMSS; hay que tener en cuenta, por ejemplo, que en 1979 el AMSS concentraba el 84.5 por ciento de la industria de la zona central y el 70 por ciento del total de la industria del país. Pero, desde 1979, la migración rural se incrementa con el masivo desplazamiento poblacional ocasionado por la represión en el campo y la guerra civil (Corporation of

America, 1985). Finalmente, está la alta tasa de reproducción poblacional que tiene lugar en el mismo AMSS.

El acelerado crecimiento de la población metropolitana no ha obedecido, por tanto, a ninguna planificación previa y ha causado grandes modificaciones en el mapa ecológico y humano de El Salvador. A los problemas ya existentes, aún sin resolver, se han ido sumando otros nuevos, que complican los antiguos y vuelven más compleja y difícil cualquier solución: aumentan las cantidades de basura que hay que eliminar y la contaminación ambiental; la insalubridad se agrega a la falta de agua corriente y aguas negras de zonas cada vez más amplias, la carencia de viviendas se junta a la imposibilidad de suministrar transporte. Todo ello se ha agravado con el terremoto del 10 de octubre, que ha ocasionado daños en unas 53,000 viviendas, dejando sin hogar a alrededor de 300,000 personas (MIPLAN, 1986).

Frente a las realidades geográficas y sociales del AMSS, la actual organización administrativa de los municipios resulta inadecuada. Junto a municipios que cuentan con una infraestructura urbana relativamente satisfactoria, se encuentran poblaciones todavía semi-rurales, y la continua expansión de los asentamientos marginales tiende a diferenciar todavía más las zonas metropolitanas, constituyéndose en un foco permanente de tensiones sociales. Así, aunque se aumenten los servicios públicos, los beneficios alcanzan distintamente a las zonas metropolitanas y

los incrementos resultan insuficientes no sólo para resolver los problemas, sino incluso para mantener los niveles ya alcanzados. La magnitud del problema trasciende obviamente los límites municipales locales, convirtiéndose en un problema global: el de la gran ciudad.

El crecimiento sin planificar del AMSS plantea un grave problema al transporte colectivo. Entre 1983 y 1985, el número de vehículos autorizados para el servicio de transporte urbano de San Salvador apenas pasó de 867 unidades a 882, mientras las unidades de refuerzo autorizadas aumentaron de 699 a 737, y las unidades de reserva de 123 a 125 (MIPLAN, 1986a, pág. 33). En total, en 1983 había 1109 unidades en servicio, que apenas subieron a 1110 en 1985. Para el servicio urbano de todos los Departamentos, las cifras fueron de 1276 en 1983 y 1292 en 1985. Así, en este último año la oferta diaria efectiva de autobuses era de 1,054,272 pasajeros, frente a una demanda de 1,839,660, lo que significaba un déficit del 43 por ciento (MIPLAN, 1986a). Tras la frialdad de los datos pueden intuirse graves problemas de fatiga, de pérdida de tiempo, de stress cotidiano de la población afectada. El espectáculo de pasajeros colgando como granos de café de los buses que expelen grandes chorros de humo negro no es en modo alguno una "costumbre folklórica" de los salvadoreños; es un síntoma de un grave problema cuya solución parece cada día más lejana.

2. ENCUESTA SOBRE EL TRANSPORTE METROPOLITANO.

Entre el 27 y el 28 de septiembre de 1986, el Instituto Universitario de Opinión Pública (IUDOP) de la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas realizó una encuesta de opinión con el fin de compulsar el sentir acerca de la situación del transporte metropolitano. La encuesta recogió datos sobre la necesidad de transporte según zonas, los medios más utilizados, la frecuencia de los desplazamientos, así como una valoración sobre la calidad de los servicios existentes y sus costos.

En vez de realizar encuestas dispersas en las paradas de buses del AMSS, se prefirió interrogar a los usuarios en sus propias viviendas. Se obtuvo una muestra total de 979 residentes del AMSS mediante un muestreo aleatorio estratificado, con una probabilidad de error de 0.03. Los sectores encuestados se clasificaron en seis zonas:

1. *Zacamil*: Centro urbano Mejicanos, Colonias Universitaria Norte, Zacamil, Palmira, INPEP número 2, Alfaro, Layco y San Miguelito;

2. *Guadalcanal*: Colonias Guadalcanal, Acohuatán, Jaqueline, Paleca, 5 de noviembre y Bolívar.

3. *Santa Lucía*: Colonias La Coruña, La Arboleda, Guadalupe, Santa Lucía, Repartos San José y San Juan, y San Bartolo.

4. *Dina:* Colonias Luz, Dina, tugurio Asunción, colonia Roma (tugurio), La Fortaleza, El Manguito, La Pedrera, El Calvario, Santa Fe (tugurio), centro de San Salvador y otros.

5. *San Antonio Abad:* San Antonio Abad (tugurio), comunidad Cristo Redentor, colonia Escalón.

6. *Santa Tecla:* Barrio Belén, El Progreso, barrio El Calvario, Jardines de Cuscatlán, mercado Dueñas, colonia Las Delicias, Las Palmeras, colonia Santa Mónica, Las Colinas, centro de Santa Tecla, comunidad Universal, colonia Lupita, Jardines del Volcán, Cumbres de Guadalupe, Ciudad Merliot y otros.

3. POBLACION ENCUESTADA.

La muestra se divide casi exactamente entre hombres y mujeres (48 y 52 por ciento, respectivamente); la edad promedio es de 24 años y un 48.7 por ciento tiene 30 años o menos. En el Cuadro 1 se presenta la población entrevistada según su estrato social y su grado de escolaridad. Como era de esperar, hay una clara relación entre el estrato social de pertenencia y el nivel escolar alcanzado: los sectores medios o altos tienen, en promedio, niveles de escolaridad significativamente más altos que los de los sectores bajos.

Cuadro 1
Población encuestada según estrato social y escolaridad

Escolaridad	Estratos sociales						Todos	
	Bajos		Medios				N	%
	N	%	N	%	N	%		
Analfabeto	122	12.5	31	3.2	153	15.7		
Primaria	227	23.3	80	8.2	307	31.5		
Secundaria	105	10.8	66	6.8	171	17.5		
Bachillerato	61	6.3	157	16.1	218	22.4		
Superior	22	2.3	104	10.7	126	12.9		
Todos	537	55.1	438	44.9	975	100.0		

Apenas un 15 por ciento de la población encuestada vivía en 1978 en Departamentos distintos de los dos de la zona metropolitana: 2.6 por ciento se encontraba en la zona occidental, 5.2 por ciento en la zona oriental, y 7.2 por ciento en la zona central, excluyendo los Departamentos del AMSS. Estos datos sirven como indicadores del flujo migratorio hacia la metrópolis.

En el Cuadro 2 se presenta la situación laboral de la población encuestada. El 48.1 por ciento afirma no tener trabajo lo que, si se tiene en cuenta el tipo de población entrevistada, constituye un porcentaje muy elevado. Entre las personas que señalan contar con una ocupación remunerada, 67.1 por ciento están empleadas, 29.3 por ciento tienen trabajo propio y el resto indica otras formas de trabajo.

Cuadro 2
Distribución de la población
según situación laboral

¿Tiene empleo remunerado?	N	% parcial	% total
Si	492	51.9	
Empleado	330	67.1	34.8
Trabajo propio	144	29.3	15.2
Otros	18	3.6	1.9
No	456	48.1	
Ama de casa	243	53.3	25.6
Estudiante	93	20.4	9.8
Busca trabajo	64	14.0	6.7
Incapacitado	9	2.0	1.0
Otros	47	10.2	5.0

4. NECESIDAD Y VALORACION DEL TRANSPORTE.

El Cuadro 3 presenta el tipo de transporte más utilizado por la población encuestada. Como puede apreciarse, nueve de cada

Cuadro 3
Transporte más utilizado

Tipo de transporte	N	%
Bus	874	89.5
Vehículo propio	40	4.1
Bus y microbús	26	2.6
Microbús	10	1.0
Bus y taxi	8	0.8
Taxi	4	0.4
Otros medios	15	1.5

diez habitantes del AMSS (89.5 por ciento), afirma utilizar exclusivamente el servicio de buses. Apenas uno de cada veinticinco (el 4.1 por ciento) puede disponer de vehículo particular para su traslado.

En el Cuadro 4 se pretende establecer las rutas que debe seguir la población del AMSS para trasladarse de su lugar de residencia a su lugar de trabajo. Como puede verse, un 61.1 por ciento del total de encuestados que cuentan con una ocupación remunerada tiene su trabajo en el centro de San Salvador. Sólo entre los habitantes de Santa Tecla el porcentaje de los que trabajan allá mismo es mayor que el de los que tienen que trasladarse al centro de la ciudad capital. Esta situación plantea una

Cuadro 4
Zona de residencia y zona de trabajo
(En porcentajes)*

Zona de trabajo	Zona de vivienda						Total
	STecla	Ct. SS	SLucia	Zacam.	SAAbad	Guada.	
STecla	44.4	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	14.2
Ct. SS	40.8	81.7	68.4	66.9	64.4	68.0	61.1
SLucia	0.6	3.5	19.4	1.4	0.0	5.8	4.7
Zacam.	1.9	3.5	7.1	24.5	0.0	3.9	6.2
SAAbad	4.8	8.9	2.6	4.3	35.6	1.9	8.5
Guada.	0.6	0.0	2.6	2.9	0.0	16.5	2.8
Ambulante	6.8	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5
Todos	31.2	17.0	15.5	14.0	11.9	10.4	100.0

* Los porcentajes están calculados sobre la dirección que deben seguir las personas desde su lugar de vivienda a su lugar de trabajo. Por tanto, cada columna representa un grupo de vivienda (100 %).

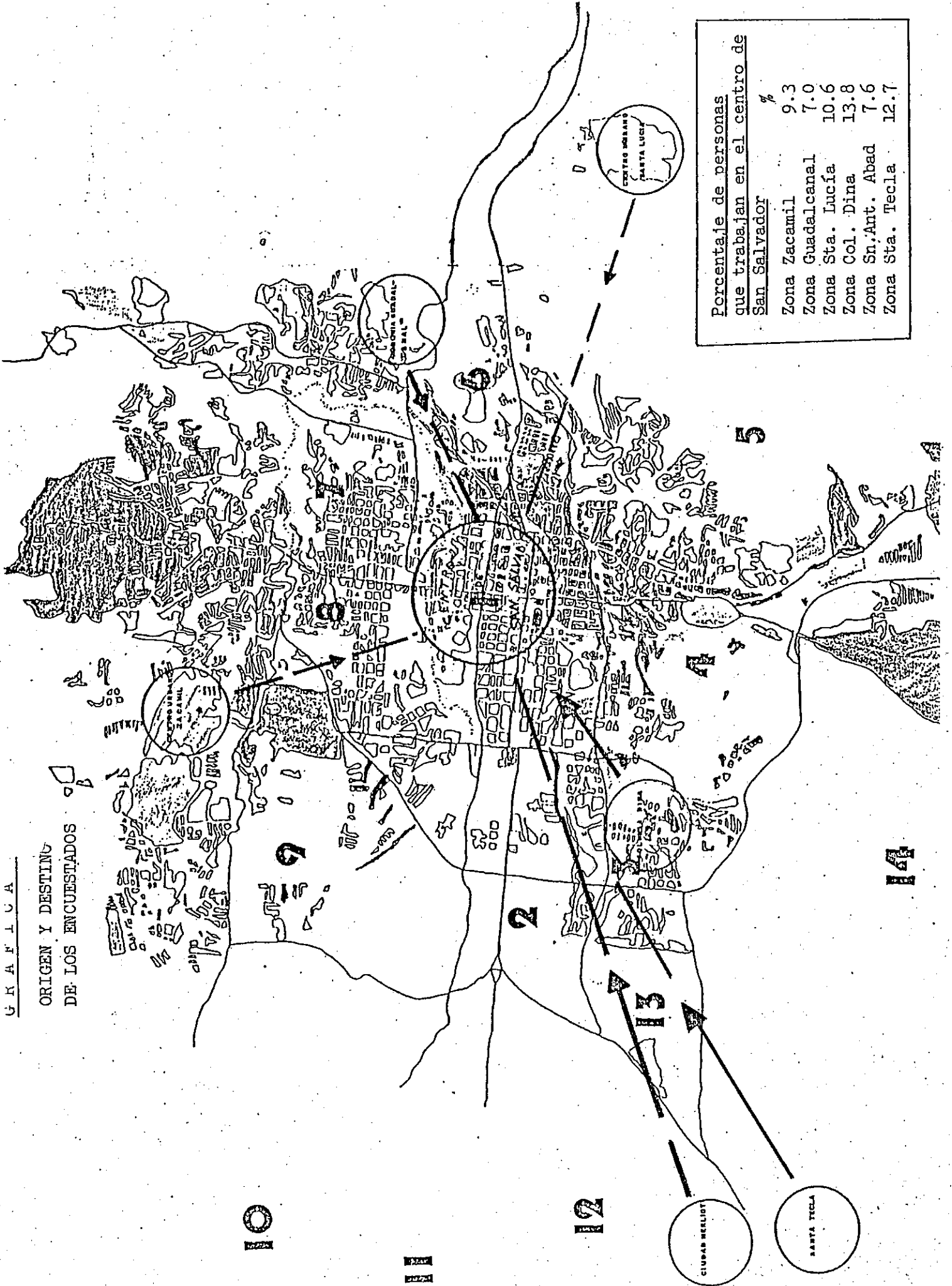
particular exigencia al transporte en el AMSS, ya que seis de cada diez trabajadores deben ser trasladados hacia el mismo sector en un período de tiempo relativamente limitado.

En la Gráfica 1 se puede ver que la necesidad predominante de transporte público es de tipo centripeto, es decir, que se orienta hacia el centro de San Salvador, lo que, a la hora del retorno del trabajo hacia el lugar de vivienda, genera un correspondiente movimiento centrífugo, es decir, del centro de San Salvador hacia la periferia.

Insertar la Gráfica 1 aquí

En el Cuadro 5 se presenta el tiempo promedio que ocupan las personas para transportarse desde su lugar de vivienda a su lugar de transporte según su vinculación laboral. El tiempo promedio general es de 44.5 minutos, con una desviación típica de 36.5 minutos. En el Cuadro 5 se presentan los tiempos de todos los encuestados y de aquellos que tienen ocupación en particular. Uno de cada cuatro que trabajan (27.5 por ciento) tarda una hora o más en transportarse a su lugar de trabajo y un 10.5 por ciento adicional tarda entre tres cuartos de hora y una hora. Esto significa que cuatro de cada diez trabajadores del AMSSS tienen que emplear tres cuartos de hora o más en llegar a su trabajo lo que, sumado al tiempo de retorno al lugar de vivienda, va a

ORIGEN Y DESTINO DE LOS ENCUESTADOS



San Salvador	%
Zona Zacamil	9.3
Zona Guadalucaanal	7.0
Zona Sta. Lucía	10.6
Zona Col. Dina	13.8
Zona Sn. Ant. Abad	7.6
Zona Sta. Tecla	12.7

Cuadro 5
Tiempo de transporte según vinculación laboral
 (En porcentajes)

Tiempo en minutos	Vinculación laboral			Todos*	
	Empleado	Trabajo propio	Otros	N	%
5-14	7.6	7.1	16.7	66	6.8
15-29	18.9	27.0	11.1	197	20.5
30-44	33.8	33.3	22.2	329	34.2
45-59	10.7	9.2	16.7	106	11.0
60-89	14.9	14.9	27.8	143	14.8
90 o más	14.1	8.5	5.5	122	12.7
Todos	N 328	141	18	963	-
	% 67.4	29.0	3.7	-	100.0

* Se incluyen también los tiempos empleados por quienes no tienen ocupación remunerada.

representar para la mayoría de ellos entre hora y media y dos horas, si no más, de su jornada cotidiana (ver Cuadro 6, con la frecuencia diaria de transporte).

Cuadro 6
Frecuencia diaria de transporte según vinculación laboral
 (En porcentajes)

Número de viajes	Vinculación laboral			Todos	
	Empleado	Trabajo propio	Otros	N	%
1	7.0	7.0	5.6	34	6.9
2	57.9	38.7	50.0	255	52.0
3	3.9	9.2	16.7	29	5.9
4 o más	23.3	16.2	5.6	101	20.6
Ocasional	7.9	28.9	22.1	71	14.5

Transporte colectivo, 11

El Cuadro 7 presenta la valoración global de los encuestados sobre la situación del transporte colectivo. En conjunto, algo más de cuatro de cada diez personas (42.7 por ciento) opinan que la situación es "mala" o "muy mala", mientras que sólo un poco más de dos de cada diez (23.1 por ciento) opinan que es "buena" o "muy buena". La relación entre ambos grupos es, por tanto, de 1.9, es decir, que hay dos personas insatisfechas por cada una satisfecha con la situación del transporte. Como puede verse en el mismo cuadro, esta situación varía significativamente según los lugares de residencia. Resulta claro que los grupos más insatisfechos son los de las zonas de la Santa Lucía y de la Zacamil, con porcentajes del 62.6 y 53.3 respectivamente de

Cuadro 7
Opinión sobre el transporte según zona de residencia
 (En porcentajes)

Zona de vivienda	Situación del transporte					
	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	
Sta. Tecla	0.8	26.7	37.4	26.7	8.4	
Cto. S. Salv.	2.8	24.2	35.3	26.0	11.6	
Sta. Lucía	1.7	12.2	23.5	39.1	23.5	
Zacamil	0.7	17.0	28.9	44.4	8.9	
S. A. Abad	0.7	24.3	40.1	24.3	10.5	
Guadalcanal	0.0	17.1	34.1	37.8	11.0	
Todos	N	12	212	330	301	111
	%	1.2	21.9	34.2	31.2	11.5

personas que manifiestan su insatisfacción y unas correspondientes relaciones negativas entre insatisfechos y satisfechos de 4.5 y 3.0, mientras que los grupos relativamente más satisfechos serían los de las zonas de Santa Tecla (relación negativa de 1.3) y del centro de San Salvador (relación negativa de 1.4) (ver también la Figura 1).

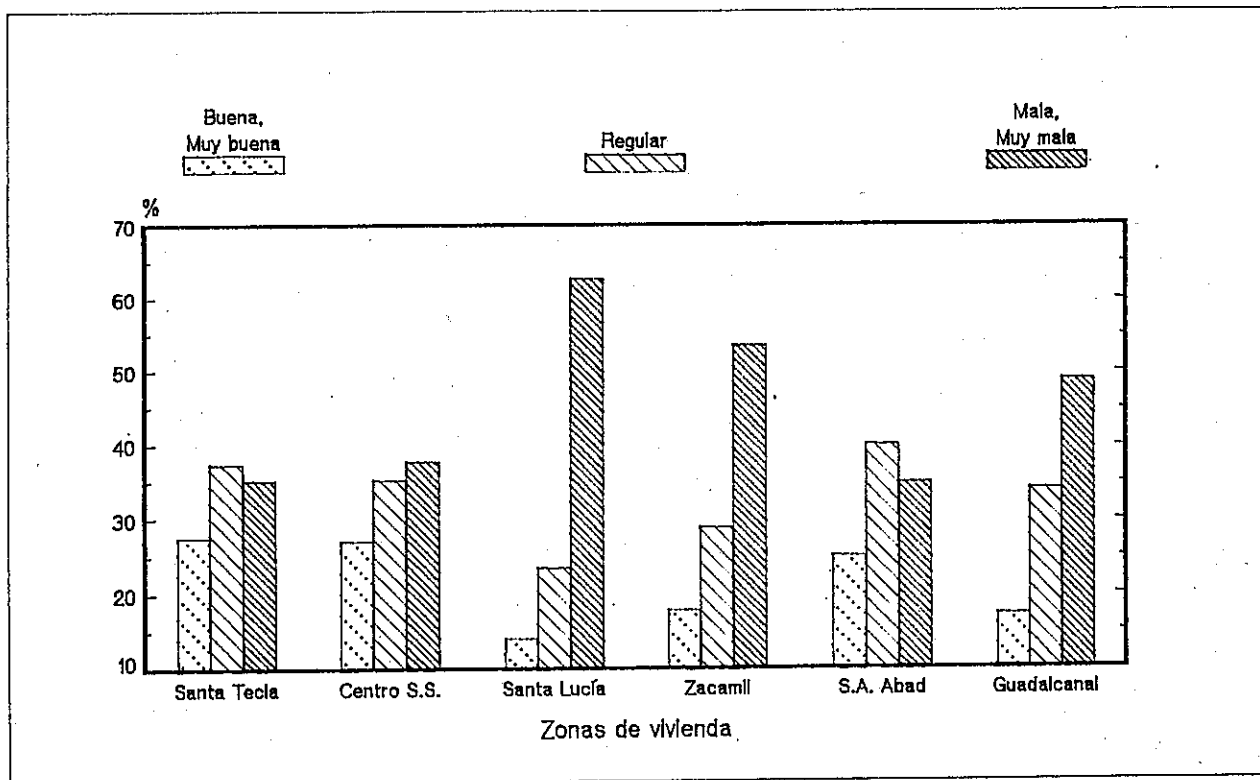


Figura 1. Satisfacción con el transporte según lugar de vivienda.

Si se examina el grado de satisfacción con el transporte según la ocupación de las personas (Cuadro 8), se encuentra ante todo que entre los empleados la opinión tiende a ser más negativa que entre los no empleados: 47.0 por ciento de los empleados opina que la situación es "mala" o "muy mala" frente a 36.5 por ciento de los no empleados. La relación negativa de insatisfacción entre los empleados es de 2.2, mientras que entre los no empleados es de 1.4. Ahora bien, al interior de ambos grupos se observan también diferencias significativas. Aquellos que tienen un empleo asalariado se muestran más insatisfechos que aquellos que trabajan por cuenta propia (relaciones negativas de 2.9 y

Cuadro 8
Situación del transporte según ocupación
(En porcentajes)

¿Tiene empleo?	Situación del transporte				
	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala
Sí					
Empleado	1.2	20.3	31.4	32.6	14.4
Trabajo propio	0.9	17.4	29.6	34.8	17.4
Otros	2.1	26.6	34.3	28.7	8.4
No					
Ama de casa	0.0	25.0	43.8	25.0	6.3
Estudiante	1.3	24.8	37.4	29.0	7.5
Busca trabajo	0.8	28.6	37.4	27.7	5.5
Incapacitado	2.1	18.1	36.2	30.9	12.8
Otros	1.6	17.2	42.2	29.7	9.4
	0.0	11.1	44.4	44.4	0.0
	2.1	31.9	31.9	27.7	6.4

1.3, respectivamente); y los estudiantes muestran más insatisfacción con el servicio de transporte que las amas de casa (relaciones negativas de 2.2 y 1.1, respectivamente).

En el Cuadro 9 se presentan las opiniones acerca de la frecuencia del servicio de transporte. En conjunto, la mitad de los encuestados (51.6 por ciento) considera que es suficiente, mientras que la otra mitad se divide entre quienes piensan que el servicio es sólo "regular" (22.9 por ciento) y quienes lo consideran "insuficiente" (25.5 por ciento). También aquí aparecen las diferencias entre los habitantes de las diversas zonas: los más satisfechos con la cantidad de servicio son los de la zona de Santa Tecla (relación positiva entre satisfechos e insatisfechos:

Cuadro 9
Servicio de transporte según zona de residencia
(En porcentajes)

Zona de vivienda	Servicio de buses en zona de residencia		
	Suficiente	Regular	Insuficiente
Santa Tecla	64.9	19.8	15.3
Centro San Salvador	57.9	21.3	20.8
Santa Lucía	35.7	21.4	42.9
Zacamil	38.2	30.9	30.9
San Antonio Abad	54.0	16.7	29.3
Guadalcanal	32.1	37.0	30.9
Todos	N 494	219	244
	% 51.6	22.9	25.5

4.2), mientras que los más insatisfechos son los de la zona de la Santa Lucía (relación de insatisfechos sobre los satisfechos: 1.2).

Si relacionamos los resultados de los Cuadros 7 y 9 con los datos ofrecidos en el Cuadro 4 y la Gráfica 1, se puede llegar a la conclusión de que el servicio que se dirige hacia el centro desde la parte suroeste del AMSS (zona Santa Tecla) está mejor atendida que la que proviene de la parte norte (zona Zacamil) o de la parte este (zona Santa Lucía).

En el Cuadro 10 se presentan los principales problemas expresados por la población encuestada acerca del transporte

Cuadro 10
Principales problemas del transporte según zona de residencia *
(En porcentajes)

Principales problemas	Zona de vivienda						Total	
	Sta. Tecla	Cto. SS	Sta. Lucía	Zacamil	S.A. Abad	Guadalcanal	N	%
Buses muy llenos	73.5	61.1	89.7	74.6	60.1	79.0	690	71.2
Mucho tiempo en espera	23.1	28.7	29.1	26.1	36.0	34.6	276	28.5
Grosería de motoristas	19.3	14.4	10.3	17.4	13.7	19.8	155	16.0
No hay ruta	5.3	6.0	5.1	5.8	5.9	3.7	53	5.5
Muy caros	3.8	1.4	0.9	2.2	2.6	2.5	23	2.4
Otros problemas	9.5	11.1	12.0	8.7	9.8	9.9	98	10.1
Ningún problema	10.2	10.2	3.4	6.5	13.1	2.5	84	8.7
Número de personas	264	216	117	138	153	81	969	100.0
Número de respuestas	382	287	176	195	216	123	1379	142.3

* Los porcentajes están calculados sobre el número de personas que indican un determinado problema. Como cada persona podía mencionar tres problemas, los porcentajes totales superan al 100 %.

colectivo. Téngase en cuenta que cada persona entrevistada podía señalar hasta tres problemas, lo que hace que el número total de respuestas obtenidas (1379) sea superior al de personas encuestadas. Los porcentajes incluidos en el cuadro corresponden a las personas de cada zona que dieron una determinada respuesta, lo que hace que la suma total sea en cada caso superior al ciento por ciento (ver, también, la Figura 2).

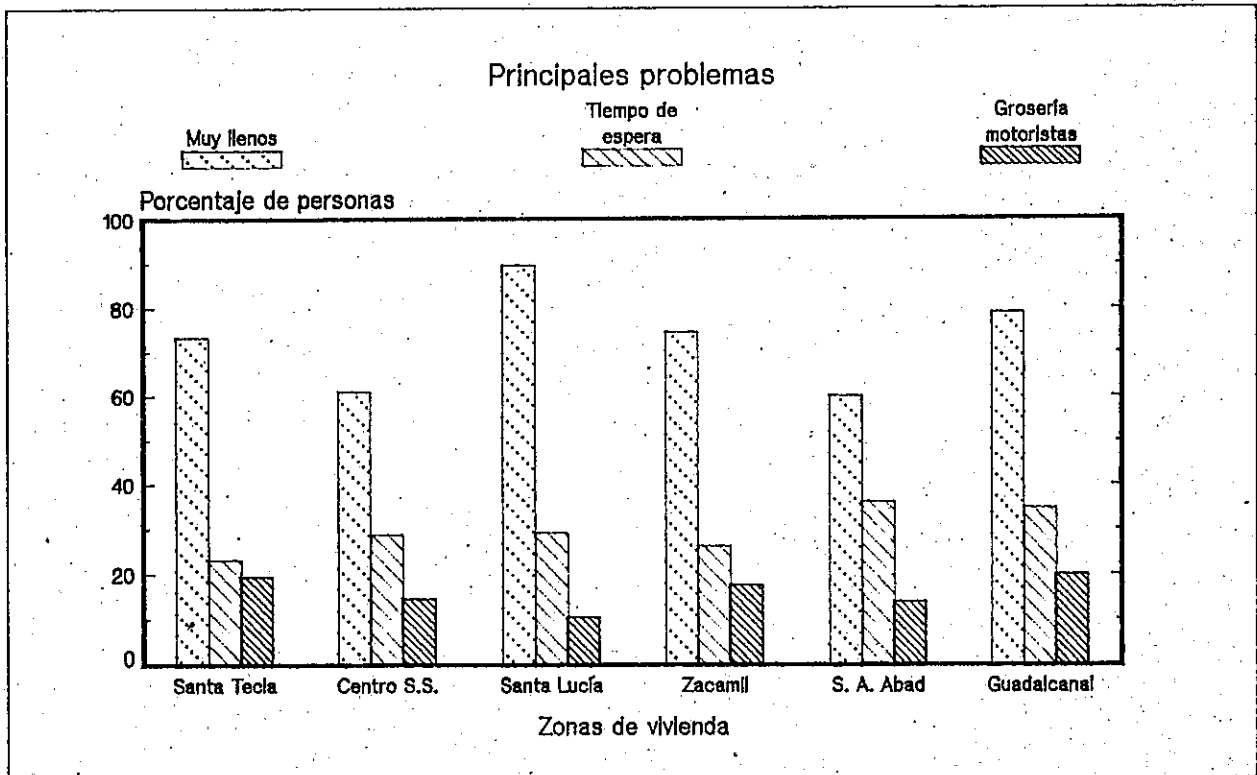


Figura 2. Principales problemas con el transporte colectivo según lugar de vivienda.

En todos los casos, el principal problema señalado por la población encuestada es el de la aglomeración: siete de cada diez personas (71.2 por ciento) consideran que el problema mayor es que los buses van muy llenos, con todas las molestias que esto ocasiona: tensiones y forcejeos a la hora del abordaje, incomodidad e inseguridad personal durante los desplazamientos (incluida la posibilidad de robos). El segundo problema más mencionado es el de la espera, lo que apunta a la abundancia y frecuencia de los servicios: algo más de uno de cada cuatro encuestados (28.5 por ciento), y uno de cada tres en las zonas de San Antonio Abad y Guadalcanal, se quejan de este aspecto. El tercer problema más mencionado (16.0 por ciento de los encuestados) es el de la "grosería" o falta de consideración de los conductores de los buses hacia los pasajeros.

Finalmente, el Cuadro 11 presenta la opinión de los encuestados acerca de quién es el responsable de mejorar los servicios de transporte colectivo. A pesar de que el transporte colectivo en el AMSS está en manos de la empresa privada, la mayoría (un 70.0 por ciento) piensa que la responsabilidad por su mejoría compete a los órganos estatales: un 57.0 por ciento atribuye la responsabilidad al gobierno, y un 13.0 por ciento adicional la atribuye al Departamento de Tránsito. Sólo una de cada cinco personas entrevistadas (el 19.7 por ciento) considera que la mejoría es responsabilidad de la misma empresa privada.

Cuadro 11
Responsabilidad por mejoría del transporte

Responsable	N	%
El gobierno	506	57.0
La empresa privada	175	19.7
El Departamento de Tránsito	115	13.0
Otros	91	10.3

5. CONCLUSION.

A manera de conclusiones, podemos sintetizar los principales resultados obtenidos en esta encuesta acerca del transporte colectivo en el AMSS.

1. La mayoría de la población metropolitana (nueve de cada diez personas) utiliza exclusivamente el bus como su medio normal de transporte.
2. El transporte colectivo en el AMSS sigue un movimiento centripeto (hacia el centro de San Salvador) a la hora del desplazamiento hacia el trabajo, mientras que sigue una opuesta dirección centrifuga a la hora de retornar a los lugares de vivienda. En conjunto, el servicio hacia las zonas situadas al suroeste del AMSS parece ser mucho más satisfactorio que el servicio hacia el norte y este de la capital.

3. El tiempo promedio de transporte que debe emplear el capitalino desde su vivienda hasta el lugar en que trabaja es de cuarenta y cinco minutos. Esto significa que la mayoría de las personas debe invertir entre hora y media y dos horas diarias en transporte.
4. Cuatro de cada diez habitantes del AMSS considera que la situación del transporte colectivo es mala frente a dos que consideran que es buena. La mayoría insatisfecha es todavía más grande en las zonas nororientales de la capital. Las personas con empleo se muestran en conjunto más insatisfechas que las no empleadas. Entre los empleados, aquellos con empleo asalariado muestran mayor insatisfacción que aquellos que trabajan por cuenta propia y, entre los no empleados, los estudiantes manifiestan más descontento que las amas de casa.
5. Aunque en conjunto, uno de cada dos habitantes del AMSS considera que el servicio de transporte colectivo en su lugar de vivienda es suficiente, hay una gran diferencia entre el juicio predominantemente positivo de quienes habitan en la zona de Santa Tecla, y el juicio mayoritariamente negativo de quienes viven en la zona de la Santa Lucía.

6. Para la población del AMSS, los tres problemas principales del transporte colectivo son: la aglomeración en los buses (mencionado por siete de cada diez personas entrevistadas), la prolongación del tiempo de espera (citado por tres de cada diez) y la "grosería" de los conductores (señalado por uno de cada seis).

7. A pesar de que el transporte colectivo metropolitano se encuentra en manos de empresarios privados, la mayoría de las personas piensa que la responsabilidad principal de su mejoría corresponde al gobierno o al Departamento de Tránsito.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Contracting Corporation of America. (1985). Encuesta de base de la población desplazada. San Salvador.
- Martínez Figueroa. (1979). Diseño de una metodología para localización de plantas industriales orientadas a descentralizar la industria nacional. Tesis de grado. Universidad de El Salvador.
- Ministerio de Planificación y Coordinación del Desarrollo Económico y Social, MIPLAN. (1986). Política nacional de producción del subsector transporte. Diagnóstico. San Salvador, mayo de 1986. (a)
- Ministerio de Planificación y Coordinación del Desarrollo Económico y Social, MIPLAN. (1986). El Salvador, terremoto del 10 de octubre de 1986. Evaluación de daños, política y programas de emergencia y reconstrucción. San Salvador. (b)

Encuestador: _____

Departamento: _____

Fecha: _____

Colonia: _____

Supervisor: _____

Estrato: _____

ENCUESTA ANONIMA DE OPINION

1. Sexo: () Masculino () Femenino

2. Edad: _____ años

3. Lugar de nacimiento (especifique el Departamento y la ciudad)

• _____
• _____

4. ¿En qué colonia, barrio, tugurio vive actualmente? (especifique el municipio). _____

5. Escolaridad o nivel de estudios

() Ninguno

() Tiene (especifique) _____

6. ¿Dónde vivía usted en 1978?

Colonia: _____

Municipio: _____

7. ¿Tiene usted empleo actualmente?

Sí _____

¿Dónde? (especificar si tiene más de un trabajo).

Colonia o sector: _____

Departamento: _____

() Trabajo propio

() Es empleado

() Otros (especifique) _____

¿Cuánto tiempo de servicio lleva en el actual trabajo? _____ años, _____ meses

No _____

Si no trabaja, entonces ¿qué hace?

() Estudiando

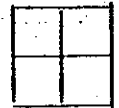
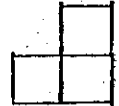
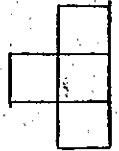
() Busca trabajo

() Incapacitado

() Ama de casa

() Otros (especifique) _____

¿Cuándo tuvo su último empleo remunerado? _____ (año)



8. ¿Qué medio de transporte utiliza usted más?

- () Bus
- () Taxi
- () Microbús
- () Vehículo propio
- () Bus y taxi
- () Bus y microbús
- () Bus, microbús y taxi
- () Otros _____

9. En general, ¿cómo califica usted la situación del transporte público urbano?

- () Muy bueno
- () Bueno
- () Regular
- () Malo
- () Muy malo
- () No sabe/No contesta

10. ¿Qué dificultades tiene usted a la hora de viajar en bus? (Puede señalar dos o más respuestas.)

- () Los buses van muy llenos
- () Incomodidad durante el viaje
- () Invierte mucho tiempo en esperar
- () Muy caro
- () No existe ruta de bus que le deje bien
- () Otros (especifique) _____

11. ¿Con qué frecuencia diaria tiene que transportarse?

- _____ veces diarias

(Número)

- () diariamente no sale de su casa, sólo algunas veces en la semana.

12. ¿Cuánto tiempo invierte en transportarse desde su casa a su trabajo o lugar de destino? (Considere sólo la ida). _____ horas y _____ minutos

13. ¿Hay suficiente servicio de buses dónde usted vive?

- () Sí
- () No
- () Regular

14. Podría decirme ¿cuánto gasta diariamente en transportarse? ₡ _____

15. ¿Considera usted que el valor del pasaje del transporte urbano es caro o barato?

- () Muy caro
- () Caro
- () Normal
- () Barato
- () Muy barato
- () No sabe/No responde

16. En su opinión, ¿quién deberá velar por el mejoramiento del servicio de transporte urbano?

- () El gobierno
- () La empresa privada
- () Otros _____