



DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA APOYO AL TRANSPORTE PARA ESTUDIANTES







DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA APOYO AL TRANSPORTE PARA ESTUDIANTES



DIRECTORIO DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO E INTEGRACIÓN SOCIAL.

Prof. y Lic. Daviel Trujillo Cuevas.

Secretario de Desarrollo e Integración Social.

Mtra. Lizana García Caballero.

Directora General de Política Social.

Mtro. Waldo Aleriano Sánchez.

Director de Planeación y Prospectiva.

Lic. Martha Dolores Reséndiz Mora.

Directora de Comunicación Social.

DIRECTORIO DEL EQUIPO EXTERNO DE CONSULTORES

Linter Consultores De México S.C.

Dr. Carlos Moreno Jaimes

Coordinador general de la elaboración del diagnóstico.

Alejandra Hernández García

Investigadora asociada y coordinadora ejecutiva del diagnóstico.

Dra. Sofía Collignon Delmar

Investigadora asociada.

María del Mar Morales Burkle

Asistente de investigación.

Félix Moninot

Asistente de investigación.



RESUMEN EJECUTIVO

Este informe presenta los resultados del diagnóstico en relación a la problemática de la población que atiende el programa “Apoyo al transporte para estudiantes” operado por la Secretaría de Desarrollo e Integración Social (SEDIS) del Gobierno de Jalisco. Dicha población está constituida por estudiantes que cursan los niveles de educación secundaria, media superior y superior en el Estado de Jalisco.

La formulación del problema central en este diagnóstico es que en Jalisco, el tiempo que los estudiantes de los niveles de secundaria, media superior y superior destinan en trasladarse de su lugar de origen a los centros escolares representa una fracción altamente significativa de su jornada diaria. Según datos de la encuesta intercensal 2015 del INEGI, 54% de alumnos que viven en zonas rurales manifestaron que el tiempo de traslado hacia sus centros escolares es de entre una y dos horas, lo que supone no solo la dispersión geográfica de los centros educativos y la falta de infraestructura de vías de comunicación, sino también la escasa oferta de transporte público en localidades con baja densidad poblacional. Los obstáculos de movilidad, en suma, representan que los estudiantes de zonas rurales se encuentren en alto riesgo de deserción escolar. Detrás del problema de la deserción escolar hay una multiplicidad de causas que no se limitan a la insuficiencia de ingresos de las familias, pues además de los factores económicos de exclusión educativa, hay otros de naturaleza cultural e institucional que inciden en la posibilidad de que una persona decida abandonar la escuela.

Dada esta formulación, y después de revisar cuatro experiencias exitosas nacionales y tres internacionales sobre el tema, el presente informe plantea tres alternativas de política pública para que la SEDIS pueda incidir con mayor eficacia en la solución del problema de deserción escolar. La alternativa 1 consiste en otorgar subsidio al transporte mediante la entrega de vales de transporte a los estudiantes que cursen los niveles de educación secundaria, media superior y superior en zonas semiurbanas en el interior del Estado. La alternativa 2 consiste en establecer alianzas con el sector privado para otorgar unidades de transporte gratuito a los centros educativos, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil, destinados a operar en localidades con marginación alta o muy alta o bien, presencia de alta dispersión geográfica de los centros escolares que brindan educación secundaria, media superior y superior. La alternativa 3 propone adoptar una política de subsidio unificado, lo cual tiene repercusiones no únicamente para el programa Apoyo al Transporte para Estudiantes, sino para todos los programas operados por la SEDIS. Cada una de estas tres alternativas se analiza en comparación con el programa vigente, en función de sus efectos probables sobre la deserción escolar, su progresividad, su aceptación entre los beneficiarios, su factibilidad operativa, su transparencia y sus efectos más amplios sobre los hogares y la sociedad en general.





CONTENIDO

Resumen ejecutivo	i
Introducción	1
Objetivos del estudio	2
Metodología	3
Tema I. Diagnóstico	4
a) Antecedentes, identificación, cuantificación, caracterización y evolución del problema	4
El perfil de los jóvenes en riesgo de exclusión escolar	5
La deserción escolar en México	9
La deserción escolar en Jalisco	12
Consecuencias generales del abandono escolar en niveles de secundaria, media superior y superior	15
El gasto de los hogares	15
La importancia del transporte público en el gasto de los hogares	16
Situación de los estudiantes de educación secundaria, media superior y superior en relación al transporte	19
El impacto de los subsidios en transporte en la deserción escolar	21
Vías para la formulación del problema	23

Problema seleccionado	27
Definición del problema	28
Árbol del problema (causas y efectos)	29
Árbol de problemas	31
Árbol de objetivos	32
Características de la población afectada por el problema	33
Tema II. Propuestas de política pública para atender el problema	39
Revisión y análisis de tres experiencias exitosas internacionales	39
Medio Boleto Estudiantil en Santa Fe, Argentina	40
Servicios de transporte de la comunidad de aprendizaje (COLTS) en Florida, EEUU	42
Carné de Transporte Universitario de Cantabria UNIBUS	44
Revisión y análisis de cuatro experiencias exitosas nacionales	46
Becas para el Transporte de alumnos de Educación Media Superior	47
RAITE	49
Transporte Universitario Gratuito	51

Bicipuma	53
Análisis de tres alternativas al programa “Bienevales para Estudiantes”	55
Status quo: mantener el programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes” sin cambios	55
Alternativa 1. Otorgar vales de transporte público a estudiantes en zonas semiurbanas del interior del Estado de Jalisco	57
Alternativa 2. Establecer alianzas con el sector privado para otorgar unidades de transporte gratuito a los centros educativos, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil	59
Alternativa 3. Adoptar una política de subsidio unificado	61
Análisis de las alternativas en comparación con la atención ofrecida por el programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes”	63
Bibliografía	65
Glosario de términos	69
Anexo 1. Índice de cuadros y gráficas	70
Anexo 2. Metodología para el desarrollo del taller participativo.	72
Anexo 3. Lista de participantes al taller de diagnóstico	73

Anexo 4. Galería fotográfica del taller participativo para la elaboración del árbol de problemas de la población estudiantil de los niveles secundaria, media superior y superior en los municipios del interior de Jalisco	75
Directorio de participantes (ficha curricular de cada uno de los miembros del equipo de investigación y actores implicados).	78

INTRODUCCIÓN

Este informe presenta los resultados del diagnóstico sobre la problemática de la población que atiende el programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes” operado por la Secretaría de Desarrollo e Integración Social (SEDIS) del Gobierno de Jalisco. Dicha población está constituida por estudiantes de educación secundaria, media superior y superior que realicen traslados para llegar a sus centros educativos en localidades, municipios o regiones diferentes al lugar donde se ubica su vivienda. El objetivo del programa es mejorar el acceso de los estudiantes del interior del estado a los niveles educativos antes señalados, mediante la entrega de unidades de transporte para el traslado gratuito de los alumnos. “Apoyo al Transporte para Estudiantes” tiene cobertura en todos los municipios del interior de la entidad y otorga dos tipos de apoyo: el primero consiste en la entrega de unidades de transporte, ya sea mediante comodato o donación a los ayuntamientos y centros educativos, para que brinden servicio de transporte gratuito a los estudiantes de sus hogares a los centros educativos y viceversa; el segundo se da a través de la donación de bicicletas a las escuelas para que operen un sistema de “bici pública” o bien, de préstamo gratuito para sus estudiantes¹.

El propósito principal de este diagnóstico es identificar los problemas primordiales que enfrenta la población atendida por el programa, a fin de valorar en qué medida, éste responde efectivamente a las problemáticas públicas más importantes y a sus causas estructurales, así como plantear algunas alternativas de política pública que podrían representar mejores soluciones a los mismos. El informe se organiza en dos partes, la primera se enfoca en presentar el diagnóstico de la problemática, mientras que la segunda se concentra en la discusión de las alternativas de política pública.

¹ La información pormenorizada del programa es posible consultarla en sus Reglas de Operación 2017: <https://sedis.jalisco.gob.mx/consultas-de-interes/rop/1422>

OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Objetivo general. Elaborar un diagnóstico del programa “Apoyo al transporte para estudiantes” relacionado con la problemática de los estudiantes en educación secundaria, media superior y superior del Estado de Jalisco. Esto con la finalidad de plantear tres alternativas de política pública con altas probabilidades de tener impactos significativos para mitigar el problema.

Objetivos específicos

- a) Señalar los antecedentes de los problemas relacionados con la población objetivo del programa.
- b) Generar un diagnóstico estadístico robusto de la problemática.
- c) Identificar las carencias o problemas específicos de la población objetivo que atiende el programa, seleccionando aquellas más urgentes y más susceptibles de mejorarse a partir del presupuesto asignado así como los medios disponibles, evitando duplicidades con otros programas vigentes en el estado.
- d) Elaborar el árbol de problemas donde se identifique el problema central, sus causas raíz y consecuencias, así como un árbol de objetivos y soluciones para los problemas identificados.
- e) Definir, identificar, cuantificar y caracterizar a las poblaciones afectadas por el problema.
- f) Analizar experiencias exitosas de solución, en contextos nacionales e internacionales, de las problemáticas que se abordan.
- g) Proponer tres alternativas de política pública con altas probabilidades de tener impactos significativos para reducir cada una de las problemáticas en el estado.

METODOLOGÍA

La metodología en que se basa la construcción de este diagnóstico y de las alternativas de política pública es de carácter mixto, pues combina técnicas cualitativas y cuantitativas. Las técnicas cualitativas incluyen entrevistas hechas con funcionarios de la SEDIS, tanto aquellos directamente responsables de operar el programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes”, como otros que proporcionan servicios de apoyo (de planeación y evaluación) para el mismo. Para la elaboración del árbol de problemas y del árbol de objetivos, se llevó a cabo un taller participativo integrado por especialistas en la problemática de los estudiantes de educación secundaria, media superior y superior y sus familias, organizaciones civiles directamente involucradas en dicha problemática y funcionarios de la SEDIS que operan el programa (más adelante se describe la lista de participantes, junto con sus áreas de especialidad y sus adscripciones institucionales). El método de análisis y ordenación de la información contenida en el árbol de problemas y en el árbol de objetivos es el Marco Lógico. La identificación de la problemática también se sustentó en una revisión bibliográfica amplia en materia de exclusión educativa, misma que se reporta en la bibliografía de este informe. Se hizo una revisión detallada de diversas fuentes de información estadística para dar sustento cuantitativo a los hallazgos, misma que se reporta más adelante en este informe. Finalmente, para la búsqueda de experiencias exitosas de política pública a nivel nacional e internacional, se hizo una revisión bibliográfica especializada, la cual incluye no solo trabajos de corte académico, sino también material producido por organismos nacionales e internacionales especializados en política pública. Dada la naturaleza de la información recabada en este diagnóstico, su alcance es exclusivamente de carácter descriptivo y exploratorio.

TEMA I. DIAGNÓSTICO

A) ANTECEDENTES, IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL PROBLEMA

La educación es reconocida a nivel internacional como un derecho humano que contribuye a “mejorar las condiciones sociales, económicas y culturales de los países” (INEE, 2011, p. 13). Además, según el Instituto Nacional de Evaluación Educativa (INEE) “el incremento en escolaridad de la población se asocia con el mejoramiento de la productividad, la movilidad social, la reducción de la pobreza, la construcción de la ciudadanía y la identidad” (INEE, 2011, p. 13). En México, el artículo tercero de la Constitución establece que la educación básica, así como preescolar y educación media superior son obligatorios.

Además de sus funciones sociales, la educación incrementa las oportunidades de movilidad social de los habitantes. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), aquellas personas que terminan el nivel medio superior ganan en promedio 30% más que quienes no la cursaron o no terminaron (CEPAL en SEP, 2012). Asimismo, el estudio “Panorama de la Educación 2017” de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) muestra que, en México, los adultos con un título de educación superior ganan más del doble que los adultos que solo terminaron la educación media superior y quienes cuentan con posgrados ganan cuatro veces más que los segundos (OCDE, 2017).

Sin embargo, hoy en día existe un alto porcentaje de personas que no han cursado la educación secundaria, media superior y la educación superior. En México, solo 37% de las personas entre 25 y 34 años cuenta con educación media superior y 17% de las personas entre 25 y 64 años tienen acceso a estudios universitarios. Aunado a lo anterior, hay un alto índice de deserción de la educación media superior (15.1% en el ciclo 2009-2010), lo que repercute en el porcentaje de jóvenes que tienen acceso a la educación superior (OCDE, 2017).

La deserción es una problemática grave que afecta el cumplimiento de los objetivos de la educación pues en lugar de ampliar las oportunidades, incrementa las fisuras sociales e impide la movilidad social de las poblaciones más vulnerables. Más aún, la diferencia de ingresos entre quienes concluyen y quienes desertan es transmisible generacionalmente, lo que agrava la desigualdad (SEP, 2012).

La deserción es una problemática que debe comprenderse como multicausal, derivada tanto de la calidad del sistema educativo y su pertinencia social, como del contexto social de los alumnos, sus relaciones con los docentes, y su situación familiar e individual (SEP, 2012). Es importante destacar que en México la deserción tiene dos características inherentes: aumenta con la edad y es paralela a la inequidad económica-social.

Según Camarena “la asistencia escolar de la población infantil menor a 13 años es mayor a 94%. Sin embargo, disminuye aceleradamente después; a los 14 y 15 años 10% y 18% de los jóvenes respectivamente están fuera del ámbito escolar, lo mismo que más de la cuarta parte de los jóvenes de 16 años (27%), un tercio de los de 17 años (35%) y casi la mitad de quienes tienen 18 años (48%)” (Camarena, 2013, p.44). Como ya se mencionó, a la universidad solamente logra ingresar el 17% de los jóvenes mexicanos. Derivado de lo anterior, se evidencia que uno de los grandes retos que enfrenta el país en términos de educación secundaria, media superior y superior es el combate a la deserción y sus consecuencias en el rezago educativo, la desigualdad y la exclusión.

EL PERFIL DE LOS JÓVENES EN RIESGO DE EXCLUSIÓN ESCOLAR

La CEPAL ha demostrado la correlación entre las carencias económicas y las carencias educativas en América Latina. En dicha región los jóvenes pertenecientes a los quintiles de ingreso más altos tienen una tasa de terminación del 80% mientras que quienes se ubican en los quintiles más bajos, 20% de los mismo finalizan sus estudios (CEPAL en SEP, 2012). El estudio más reciente sobre exclusión en educación en México pertenece a la UNICEF (2016) y recoge información de distintos instrumentos estadísticos y demográficos para construir un perfil de los niños, niñas y adolescentes de México que se encuentran fuera de la escuela o en riesgo de salir de ella. Además, el estudio identifica las barreras que se presentan para los distintos niveles educativos.

El Cuadro 1 muestra el perfil de los niños y adolescentes excluidos de la educación primaria, secundaria y de la educación media superior en México y da una primera idea de las causas profundas de esta problemática.

Cuadro 1. Perfil de los niños y adolescentes excluidos de la educación en México

Edad	Porcentaje fuera de la escuela	Condiciones que aumentan la probabilidad de estar fuera de la escuela
Niños fuera de la educación primaria en edad de asistir (6-11 años)	2% del total de la población para el ciclo 2014-2015.	<ul style="list-style-type: none"> Niños con discapacidad. Condición indígena. Pertenecer al quintil de ingresos de los hogares más pobres. Pertenecer a un hogar ampliado. Realizar una actividad laboral. Sexo masculino. Padres con bajos niveles de estudio o analfabetas.
Niños fuera de la educación secundaria en edad de asistir (12-14 años)	3.8% del total de la población para el ciclo 2014-2015.	<ul style="list-style-type: none"> Pertenecer al quintil de ingresos de los hogares más pobres. Condición indígena. Realizar alguna actividad laboral (la probabilidad de NFE al realizar alguna actividad laboral aumenta con la edad). Padres con bajos niveles de estudios. Vivir en zona rural. Adolescentes con discapacidad. Sexo masculino. Pertenecer a hogares ampliados. Pertenecer a un hogar con jefatura masculina. Ser mujer y realizar trabajo doméstico no remunerado.

Fuente: Realización propia con base en el reporte "Niñas y niños fuera de la escuela", (UNICEF, 2016).

El estudio de la UNICEF muestra elementos comunes que favorecen la exclusión de niños, niñas y jóvenes de diferentes edades. Ello indica que los factores de riesgo son transversales, ya que permean en todos los niveles educativos y por ello deben ser valorados con igual importancia. Los elementos generales que incrementan el riesgo de deserción escolar pueden agruparse en: bajo ingreso económico, condición indígena, discapacidad y baja escolaridad de los padres.

La exclusión escolar aumenta en los extremos más bajos y más altos del sistema educativo. En preescolar es del 19%, mientras que en media superior es del 36%. Es por ello que, aumentar la cobertura y el índice de terminación en los niveles de preescolar y media

superior es uno de los principales retos. Otro problema es que el abandono escolar muchas veces sucede durante las transiciones entre niveles educativos, sobre todo de primaria a secundaria y de secundaria a media superior, por lo que es necesario atender de manera prioritaria y específica a la población en riesgo que cursa dichos niveles (UNICEF, 2016).

Específicamente se han identificado tres factores que incrementan el riesgo de exclusión y abandono escolar en niveles de secundaria, medio superior y superior: la extraedad, el sexo del estudiante y cuestiones socioculturales y económicas. La extraedad de los estudiantes o “el número de estudiantes que cursan un grado escolar con desfase de dos años o más con respecto de la edad normal para cursarlo” (UNICEF, 2016, p.34) ocurre por el ingreso tardío o por la repetición de grados debido a un bajo desempeño escolar. El abandono a niveles superiores está relacionado con la repetición temprana, sobre todo en las primarias indígenas y comunitarias, donde la extraedad es más grave. El reporte de la UNICEF hace hincapié en la importancia de que este factor sea tomado en cuenta al generar políticas de prevención de la deserción (UNICEF, 2016). Las barreras socioculturales, económicas e institucionales que incrementan el riesgo de exclusión y abandono escolar están resumidas en el Cuadro 2. Los adolescentes fuera de la secundaria, con problemas de discapacidad, en pobreza y que han repetido algún año escolar están en riesgo particularmente alto de no continuar con sus estudios (UNICEF, 2016). De la misma forma, los hombres desertan en mayor proporción que las mujeres, especialmente a partir de secundaria y notablemente en el nivel de educación media superior. Esto se explica por su entrada al mercado laboral (UNICEF, 2016). El alto porcentaje de alumnos fuera de la escuela media superior demanda una política educativa y de protección social que atienda el reto de mantener a estos jóvenes en la escuela después del último nivel de secundaria.

Cuadro 2. Barreras para la permanencia de los adolescentes en la escuela

Nivel	Barreras Socioculturales	Barreras económicas (del lado de la oferta)	Barreras institucionales (del lado de la oferta)
Adolescentes en edad de asistir a la secundaria (12 a 14 años)	<p>Discriminación y burla.</p> <p>El personal docente no les habla a los estudiantes indígenas en su lengua.</p> <p>Falta de apoyo de la comunidad y/o de la familia para asistir a la escuela.</p> <p>Amigos que no asisten a la escuela.</p> <p>Amigos que forman parte de bandas o pandillas.</p> <p>Violencia en la localidad y en el país.</p> <p>Violencia familiar.</p>	<p>Exigencia de las escuelas para permitirles o no el acceso: documentos de identificación, cuotas, uniformes, materiales, etc. que los estudiantes con mayor vulnerabilidad no pueden cubrir.</p> <p>Demandas de asistencia y puntualidad de aquellos que estudian y trabajan, no pueden cumplir.</p>	<p>Distancias largas entre hogar y escuela.</p>
Adolescentes en edad de media superior (15 a 17 años)	<p>Los adolescentes dan importancia a otras labores como el trabajo, tener un ingreso o bien, a la formación de una familia, en lugar de a la preparación escolar.</p> <p>Embarazo temprano (sobre todo en adolescentes indígenas).</p> <p>Falta de información para reincorporarse a la escuela.</p> <p>Migración.</p>	<p>El uso de los uniformes y el pago de las cuotas implican costo que no siempre se pueden afrontar.</p>	<p>Falta de instituciones cercanas donde asistir al nivel medio superior.</p> <p>Mala relación entre maestros y estudiantes.</p> <p>Mal clima escolar.</p> <p>Violencia por parte de maestros o directores.</p> <p>Mala percepción de las escuelas.</p>

Fuente: Realización propia con base en el reporte "Niñas y niños fuera de la escuela", (UNICEF, 2016).

LA DESERCIÓN ESCOLAR EN MÉXICO

La “Encuesta Nacional de Deserción en la Educación Media Superior” (ENDEMS) busca comprender de manera más profunda las causas de la problemática de la deserción escolar en nivel secundaria, medio superior y superior. La encuesta ofrece una perspectiva amplia de las causas de la deserción escolar ya que complementa las estadísticas con las percepciones de los jóvenes. En primer lugar, el reporte de la ENDEMS identifica que la deserción a nivel medio superior sucede de manera diferenciada entre los tres grados que componen cada nivel. De acuerdo a los datos obtenidos en la encuesta, 60.8% de los jóvenes que desertan lo hacen durante el primer año, el 26% lo hacen durante el segundo y el 13.2% durante el tercero (SEP, 2012).

Es importante destacar que la deserción del nivel medio superior tiende a ser intracurricular (los alumnos se inscriben a un grado educativo, pero no lo terminan). Ello representa un reto importante, ya que pone de manifiesto que, si bien los estudiantes están motivados para inscribirse, hay elementos estructurales que no favorecen la continuación de su asistencia a la escuela. Además, las probabilidades de deserción disminuyen significativamente una vez que los jóvenes entran al segundo grado de educación media superior (Hernández Robles, 2014); por lo anterior, es importante poner especial atención a los estudiantes en situación de riesgo que cursan el primer año. Por otra parte, la tasa de deserción es menor en el ámbito rural (11.9%) que en ámbito urbano (15.2%) y mayor en el servicio de profesional técnico (22.7%) que en los servicios de bachillerato general (13.4%) y bachillerato tecnológico (15.7%). El Cuadro 3 muestra las principales razones mencionadas por los jóvenes para dejar la escuela.

Cuadro 3. Principales razones para abandonar la escuela

Razón	Principal razón para desertar	Una de las tres principales razones para desertar
Falta de dinero en hogar para útiles, pasajes o inscripción.	36.4%	49.7%
Le disgustaba estudiar.	7.8%	17.8%
Considera trabajar más importante que estudiar.	7.2%	12.9%
Problemas para entenderle a los maestros.	7.1%	12.9%
Dada de baja por reprobar materias.	6.0%	11.6%
Se embarazó, embarazó a alguien o tuvo un hijo.	4.7%	17.5%
Se casó.	3.4%	9.7%
Turno distinto al que quería.	3.2%	17.3%
La escuela quedaba muy lejos.	1.8%	7.6%
Había reglas de disciplina con las que no estaba de acuerdo.	1.7%	4.3%

Fuente: Elaboración propia con información de ENDEMS (SEP, 2012).

Según la encuesta, más de un tercio de los desertores lo hacen principalmente debido a la falta de recursos económicos en su hogar para pagar los útiles, los pasajes o la inscripción. Otros factores que influyen en la decisión de abandonar la escuela incluyen el hecho de que les disgustaba estudiar y que consideraban más importante trabajar que estudiar respectivamente (SEP, 2012). El 50% de los encuestados mencionan la falta de recursos como uno de los tres principales motivos para dejar la escuela. Sin embargo, las mujeres reportan el embarazo y el casamiento como los motivos de segundo y tercer orden en importancia. Otro factor importante para los hombres es que los dieron de baja por reprobar materias (SEP, 2012).

De acuerdo a la información obtenida en la encuesta, se identifican elementos y actitudes individuales que favorecen la deserción escolar. Con el propósito de encontrar factores predictores de la deserción que incidan en el diseño e implementación de políticas públicas para abatirlas (SEP, 2012):

- Bajo promedio en la educación media superior;
- Reprobación de materias;
- Inasistencia a clases;
- Embarazarse, embarazarse a alguien o tener hijos;

- Casarse;
- Considerar que trabajar es más importante que estudiar;
- Bajo promedio de secundaria;
- Disgusto por el estudio;
- Bajo nivel de estudio de los padres, hermanos y amigos;
- Falta de becas disponibles;
- Bajo ingreso familiar;
- Falta de relaciones estrechas de apoyo y colaboración con su familia;
- Falta de confianza en directivos y docentes;
- Descontento con la escuela, plantel o institución educativa.

La información obtenida del análisis de la ENDEMS reafirma las conclusiones y factores de riesgo identificados por la UNICEF y otras investigaciones enfocados a identificar los distintos factores que afectan la probabilidad de deserción. Por ejemplo, el estudio de Hernández Robles, basado en la encuesta nacional de ocupación y empleo, detectó que la probabilidad de deserción aumenta en 90% por estudiar y trabajar durante la educación media superior, 15% por ser hombre y 48% por presentar rezago educativo. Asimismo, las probabilidades aumentan para aquellos que viven en un hogar ampliado, que viven en pareja y cuyos hogares tienen bajos niveles educativos (Hernández, 2014).

Por otro lado, Estrada Ruiz identifica dos causas principales para la deserción: la reprobación y la desafiliación institucional. Estrada encuentra que los jóvenes que reprueban tienden a perder autoestima y fijarse la idea de que ya no pueden continuar con sus estudios, pues “la escuela no fue ‘hecha’ para ellos” (Estrada, 2014, p. 442). Por su parte, la desafiliación institucional se refiere a un sentimiento de desolación y de abandono ante la entrada a un nuevo nivel, que también supone mayor independencia en el hogar. Cuando la respuesta institucional ante estos procesos es insuficiente, los jóvenes desertan (Estrada, 2014).

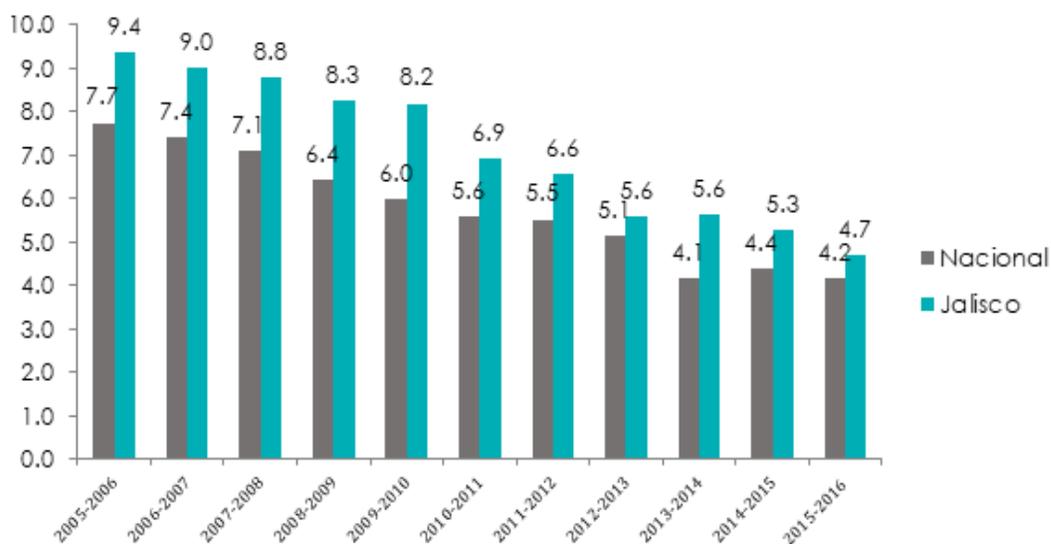
Finalmente, al hablar de los factores institucionales que afectan el acceso a la educación superior, es importante mencionar la calidad de la educación básica y media superior. La distinta calidad de las instituciones y de la educación que reciben los jóvenes, así como los distintos planes de estudios, crea desigualdades entre ellos y los orienta a salidas diferenciadas (Villa Lever, 2014). En otras palabras, si la educación secundaria y media superior recibida no está orientada al desarrollo de habilidades para la educación superior, las tasas de inscripción y terminación en este nivel seguirán siendo bajas y se continuará perpetuando la exclusión social.

LA DESERCIÓN ESCOLAR EN JALISCO

La deserción escolar en el nivel de educación secundaria en Jalisco es mayor que la deserción escolar a nivel primaria, aunque su tendencia ha sido favorable desde 2005. Como se muestra en la Gráfica 1, el indicador de deserción escolar en Jalisco entre niños en edad de secundaria se ubicaba por arriba de 9%, en el ciclo escolar 2005-2006, pero ha ido disminuyendo progresivamente año con año hasta ubicarse en 4.7% durante el ciclo 2015-2016. Pese a su tendencia favorable, la deserción escolar en secundaria en Jalisco sigue estando por encima del promedio nacional (SEP, 2017).

La deserción escolar en educación secundaria en Jalisco varía entre regiones y municipios. Según datos de la Secretaría de Educación Jalisco (SEJ), en el ciclo escolar más reciente del que se obtuvo información (2014-2015), la región Norte muestra el nivel más elevado de deserción con 5.06% para el ciclo escolar 2014-2015, seguido de las regiones de Ciénega, Altos Sur y Sureste con porcentajes de 4.27%, 4.20% y 4.12%, respectivamente (Cuadro 4). En la serie histórica para este indicador, todas las regiones han mostrado un comportamiento irregular. Por otro lado, es de resaltar que todas las regiones han mostrado un comportamiento positivo a excepción de la región Altos Norte que ha aumentado su porcentaje de abandono escolar pasando de 3.20% en el ciclo escolar 2008-2009 a 3.80%, en el último periodo escolar analizado por región (2014-2015).

Gráfica 1. Porcentaje de abandono escolar en educación secundaria. Nacional y Jalisco. 2005-2016



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Pública (SEP). Sistema Nacional de Información Estadística Educativa (SNIEE). México, 2017.

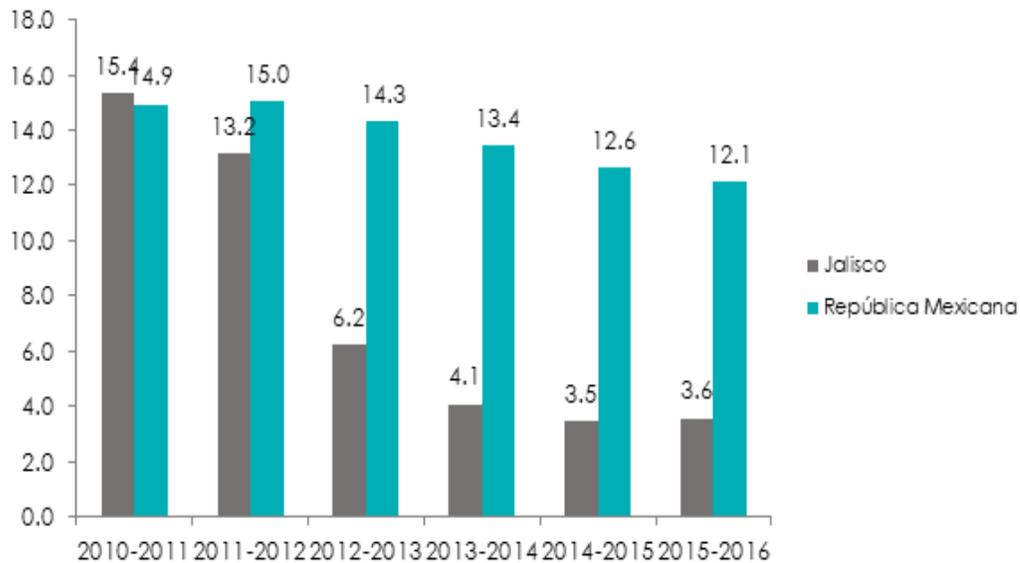
Cuadro 4. Abandono escolar intracurricular en educación secundaria por región. Jalisco, 2008-2015.

Región	Ciclo escolar						
	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15
Norte	6.10%	6.06%	6.34%	6.67%	5.77%	4.65%	5.06%
Altos Norte	3.20%	4.48%	4.04%	3.34%	3.92%	3.92%	3.80%
Altos Sur	5.10%	5.16%	5.08%	4.05%	4.30%	4.24%	4.20%
Ciénega	5.72%	5.69%	5.09%	4.62%	5.58%	5.10%	4.27%
Sureste	4.54%	5.67%	4.94%	4.18%	5.31%	5.14%	4.12%
Sur	4.01%	4.09%	4.31%	4.29%	4.53%	4.10%	3.16%
Sierra de Amula	3.86%	4.42%	4.10%	3.94%	3.81%	4.15%	3.37%
Costa Sur	5.00%	5.04%	5.42%	5.10%	4.40%	4.95%	3.83%
Costa Sierra Occidental	4.25%	3.58%	4.06%	2.65%	2.50%	4.13%	3.39%
Valles	3.68%	4.33%	3.17%	3.85%	4.23%	3.05%	2.62%
Lagunas	4.33%	3.28%	4.09%	4.40%	3.95%	3.65%	3.19%
Centro	4.02%	4.09%	3.59%	3.60%	2.93%	3.61%	3.30%

Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Jalisco. Estadística educativa 2015.

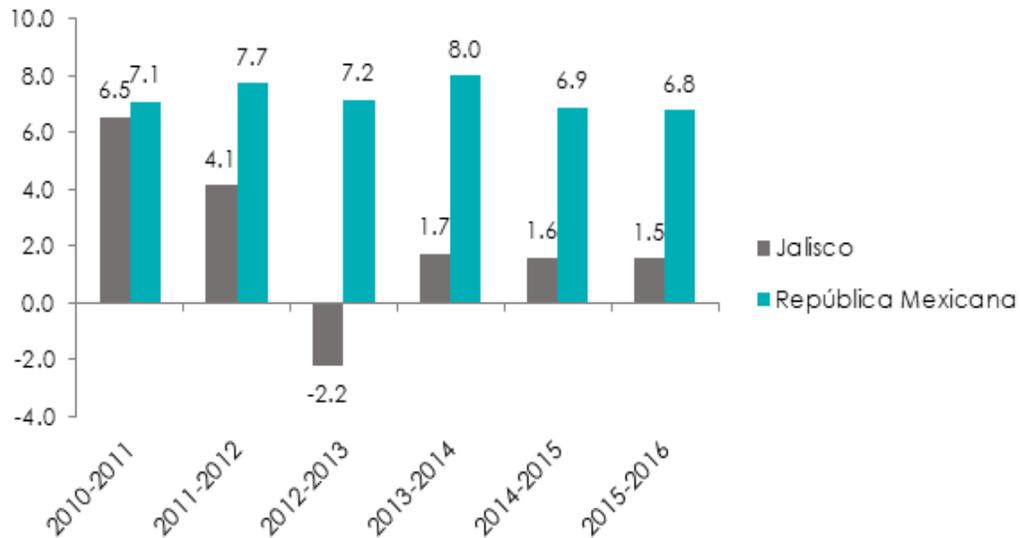
Por otro lado, la Gráfica 2 muestra que, a diferencia del nivel de educación secundaria, en el nivel medio superior Jalisco ha presentado porcentajes de abandono escolar mucho menores que el promedio nacional, siendo el último ciclo escolar de únicamente 3.6%. En el caso del nivel superior, Jalisco presenta porcentajes de abandono más bajos que en el resto de la República Mexicana, llegando a tener incluso en el ciclo escolar (2012-2013) una cifra negativa. Esto significa que en este periodo hubo más alumnos que se dieron de alta que de baja (ver Gráfica 3).

Gráfica 2. Abandono escolar en el nivel medio superior. Jalisco y República Mexicana 2010-2016.



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Pública. Sistema Nacional de Información Estadística y Educativa. (año)

Gráfica 3. Abandono escolar en el nivel superior. Jalisco y República Mexicana 2010-2016.



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Pública. Sistema Nacional de Información Estadística y Educativa (año)

CONSECUENCIAS GENERALES DEL ABANDONO ESCOLAR EN NIVELES DE SECUNDARIA, MEDIA SUPERIOR Y SUPERIOR

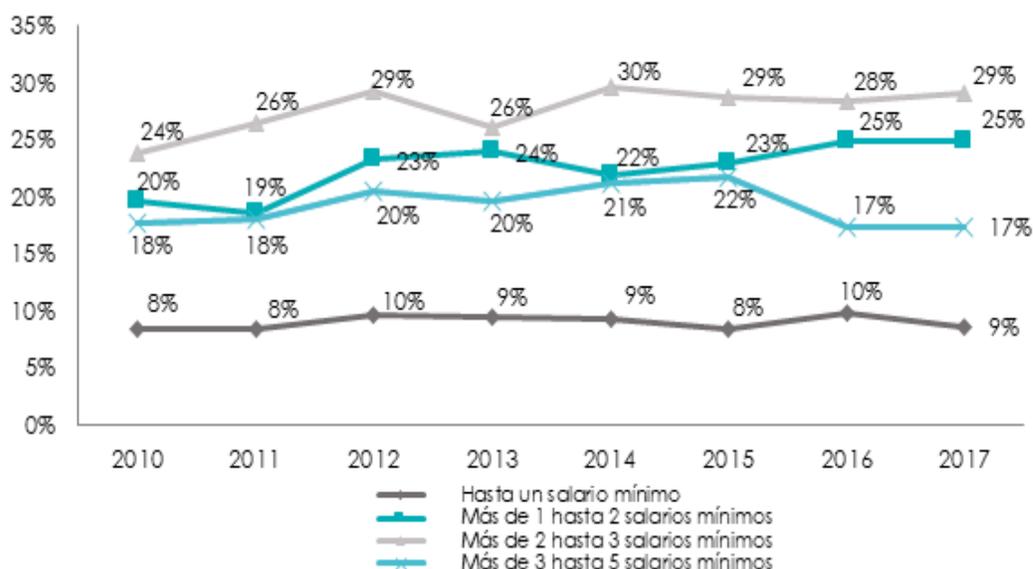
La deserción escolar en niveles de secundaria, medio superior y superior tiene consecuencias importantes en el futuro de los jóvenes. La inequidad en acceso a la educación se convierte en exclusión social pues se les niega el acceso a trabajos mejor remunerados, estables y con prestaciones sociales e incrementa el riesgo de desempleo e informalidad (Villa Lever, 2014). Además, de acuerdo a los factores de riesgo de deserción identificados anteriormente, los jóvenes que desertan ya experimentaban desde un inicio condiciones de vulnerabilidad económica. Es por ello que el abandono escolar no sólo continúa, sino que acentúa la vulnerabilidad social y económica (Estrada Ruiz, 2014). Asimismo, la baja tasa de terminación del nivel medio superior en el país resulta en bajas tasas de inscripción a la educación superior.

EL GASTO DE LOS HOGARES

Derivado de la evidencia presentada por la UNICEF y ENDEMS (SEP, 2012), mencionada en apartados anteriores, es posible afirmar que la falta de recursos económicos es uno de los obstáculos más importantes que enfrentan los niños y jóvenes para continuar con su educación. Aunque los estudiantes asisten a centros de educación pública los hogares mexicanos se ven obligados a enfrentar diversos gastos asociados a los servicios educativos, entre los que se incluyen conceptos como colegiaturas, materiales escolares, pago de estancias infantiles, enseñanza adicional, educación especial para discapacitados, libros de texto, computadoras, servicio de transportación (privada o pública) y gastos imprevistos, tales como los trámites escolares y las cooperaciones de padres de familia para actividades diversas y necesidades de la escuela. Por lo tanto, es necesario analizar la evolución de la distribución del ingreso en el Estado para comprender la magnitud del efecto que la situación socioeconómica familiar tiene en la deserción escolar.

Según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), en lo que se refiere a los niveles de ingresos en la población ocupada en Jalisco, se puede observar un incremento en el periodo 2010-2017 del porcentaje de personas que reciben de 1 a 3 salarios mínimos pasando de 44% en 2010 a 54% en 2017. Sin embargo, en el mismo periodo decreció la población que percibe de 3 a 5 salarios mínimos, al pasar de 18% en el segundo trimestre de 2010 a 17% en el mismo trimestre de 2017. Los datos por nivel de ingreso muestran que actualmente (2017) más de 6 de cada 10 personas ocupadas en el estado reciben ingresos que podrían ser insuficientes para cubrir las necesidades del hogar (Gráfica 4).

Gráfica 4. Evolución del porcentaje de población ocupada según nivel de ingresos. Jalisco, (segundo trimestre) 2010-2017²



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), 2017.

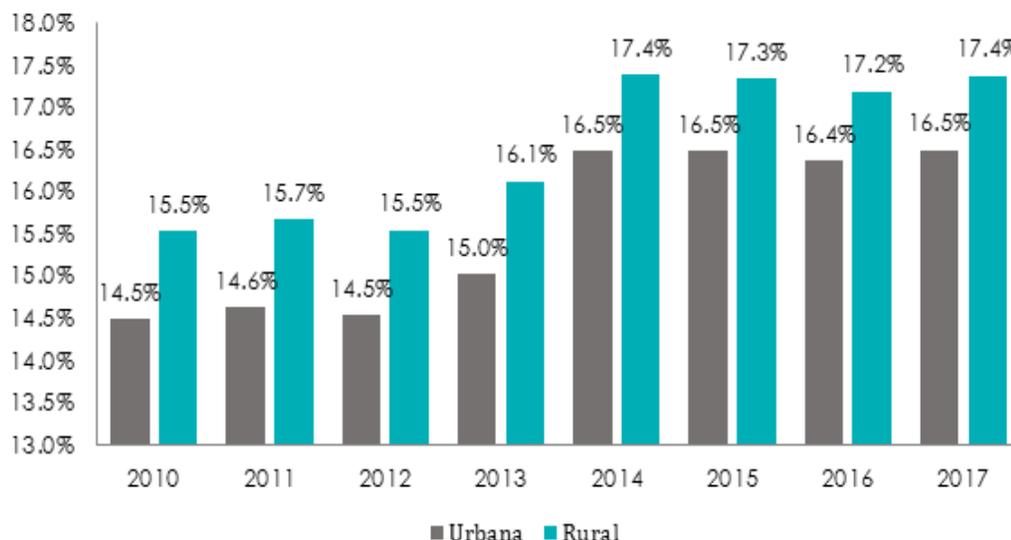
LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL GASTO DE LOS HOGARES

Según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social CONEVAL, en 2017 el rubro de transporte público representó el 16.5% del costo de la canasta no alimentaria en el medio urbano y el 17.4% de su costo en el medio rural. Esto equivale a \$240.03 pesos y \$146.92 pesos mensuales respectivamente. A nivel nacional, los hogares de localidades urbanas dedican en promedio 5% del gasto al transporte público mientras que los hogares de localidades rurales destinan en promedio 6.7%. Sin embargo, si se contabilizan todos rubros relacionados al transporte y comunicaciones, éstos representan más de 18% del gasto. En Jalisco, los hogares destinan 19.26% del gasto a actividades relacionadas con el transporte, lo que representa un gasto promedio mensual por hogar de \$2,154 pesos (ENIGH 2016).

Como lo muestra la Gráfica 5, el porcentaje que representa el costo del transporte en el valor de la canasta alimentaria se ha incrementado en los últimos años. Entre 2010 y 2017 el porcentaje del transporte público en el valor total de la canasta no alimentaria pasó de 14.5% a 16.5% en zonas urbanas y de 15.5% a 17.4% en zonas rurales.

² No se grafica el rubro de No Especificado. Las categorías de hasta un salario mínimo y no recibe ingresos prácticamente no sufrieron cambios en el periodo 2010-2017, pasaron de 8% a 9% y de 6% a 4% de la población ocupada respectivamente.

Gráfica 5. Evolución del porcentaje que representa el costo del transporte público en el valor de la canasta no alimentaria, según contexto territorial.



Fuente: Elaboración propia con base en CONEVAL, 2017.

Sin embargo, el gasto que destinan los hogares al transporte público depende de las características socioeconómicas del hogar. El Cuadro 5 muestra el porcentaje del gasto corriente trimestral que destinan los hogares al transporte público dividido por decil de ingreso en el periodo comprendido entre 2010 y 2016. Se puede apreciar que los primeros cuatro deciles de ingreso presentan incrementos considerables en el porcentaje del gasto corriente destinado al transporte público durante el periodo 2010-2016 con sólo un ligero descenso en el 2012, llegando actualmente a representar en algunos casos hasta un 7.5% del gasto corriente trimestral (decil IV). Ello contrasta con la evolución del gasto observada en los deciles más altos. Las familias más acomodadas del país destinan desde el 2010 tan solo un 2% o menos, de su gasto al transporte.

Cuadro 5. Porcentaje del gasto corriente monetario trimestral destinado al transporte público según decil de ingreso a nivel nacional

Deciles de ingreso	Año			
	2010	2012	2014	2016
I	5.8%	5.1%	5.7%	6.4%
II	6.6%	6.3%	6.7%	7.1%
III	6.4%	6.9%	7.5%	7.4%
IV	6.9%	6.3%	7.4%	7.5%
V	7.1%	6.6%	8.0%	7.3%
VI	7.0%	7.0%	8.0%	7.3%
VII	6.5%	6.5%	7.4%	6.7%
VIII	5.3%	5.0%	6.4%	5.9%
IX	4.5%	4.6%	4.4%	4.7%
X	2.0%	1.4%	1.7%	2.0%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2010, 2012, 2014 y 2016.

En conclusión, los datos muestran que el porcentaje que representa el costo del transporte en el valor de la canasta alimentaria se ha incrementado en los últimos años y que este incremento ha sido particularmente oneroso para las familias de menos ingresos del país, que son las que destinan una mayor proporción de su gasto a este rubro. Estos datos ponen de manifiesto el esfuerzo que conlleva para los hogares sufragar el costo del transporte. Para muchas familias destinar más recursos al transporte significa poner en detrimento su calidad de vida.

SITUACIÓN DE LOS ESTUDIANTES DE EDUCACIÓN SECUNDARIA, MEDIA SUPERIOR Y SUPERIOR EN RELACIÓN AL TRANSPORTE

Según datos de la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI, 46.7%³ del total de alumnos que asisten a la escuela en el Estado de Jalisco cursan algunos de los niveles de educación secundaria, media superior y superior. De ellos, 68.4%⁴, asistía a la escuela en alguno de los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara⁵, así como en Zapotlán el Grande y Puerto Vallarta.

De este grupo de alumnos, 70% manifestó que el tiempo de traslado a su centro de estudio era menor a media hora. Para 21.4% la duración del trayecto es de media hora a una hora y para el resto es de más de una hora (Cuadro 6). Aproximadamente el 7% de los alumnos tarda más de una hora y el 0.6% (alrededor de 4,400 estudiantes) tarda más de 2 horas para llegar a su centro de estudio.

Sin embargo, hay diferencias importantes en el tiempo que representa el traslado de la casa al centro de estudio en la población rural y urbana. La diferencia porcentual para tiempos de traslado relativamente cortos no es muy grande entre ambos grupos, pero estas diferencias se acentúan cuando los tiempos de traslado son mayores. Por ejemplo, 36% de los alumnos que viven en zonas urbanas, comparado con 30.7% de los alumnos que viven en zonas rurales manifestaron que su tiempo de traslado es de 15 minutos o menos. Ello supone una diferencia nominal de 6 puntos porcentuales, lo que representa una diferencia del 16% en el tiempo del trayecto. Entre los alumnos que afirman que su tiempo de traslado es de entre una y dos horas la diferencia es del 54% y del 85% entre estudiantes en zonas rurales y urbanas que aseguran trasladarse por más de dos horas.

³ El número total de alumnos estimados en la encuesta es de 2,271,513. Para generar este dato así como el porcentaje mencionado se tomaron en cuenta los niveles de educación que van desde 6to de primaria concluida y que en el momento de la aplicación de la encuesta se encontraban estudiando por lo que se asume que cursaban el, nivel de secundaria, así como los niveles de secundaria, preparatoria o bachillerato general, estudios técnicos o comerciales con primaria, secundaria o preparatoria terminada, normal con primaria o secundaria terminada, normal con licenciatura o licenciatura.

⁴ Este dato es ligeramente menor que el porcentaje reportado por la Secretaría de Educación Jalisco y que fue mencionado en la primera parte de este apartado. Según la SEJ el porcentaje es de 69.02%. La diferencia no es significativa y está dentro del rango esperado por diferencias en métodos de conteo.

⁵ Se consideraron los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tonalá, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos.

Cuadro 6. Estudiantes que asisten a la escuela en alguno de los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara, Zapotlán el Grande o Puerto Vallarta según tipo de entorno y tiempo de traslado a la escuela en 2015.

Tiempo de traslado a la escuela	Total de alumnos	%	Total alumnos entorno urbano	%	Total alumnos entorno rural	%
Hasta 15 minutos	263,616	36.3%	257,210	36.5%	6,406	30.7%
16 a 30 minutos	244,645	33.7%	238,820	33.9%	5,825	28.0%
31 minutos a 1 hora	155,343	21.4%	150,561	21.3%	4,782	22.9%
Más de 1 hora y hasta 2	45,225	6.2%	42,526	6.0%	2,699	13.0%
Más de 2 horas	4,460	0.6%	3,740	0.5%	720	3.5%
No se traslada	3,586	0.5%	3,422	0.5%	164	0.8%
No especificado	9,352	1.3%	9,111	1.3%	241	1.2%
Total	726,227	100.0%	705,390	100.0%	20,837	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Un dato importante de resaltar, es que 51% de los estudiantes manifestó utilizar el transporte público en alguna de sus modalidades para trasladarse a su centro de estudio. Mientras que 25.5% lo hacía caminando y sólo 19.6% lo realizaba utilizando algún medio de transporte privado (Cuadro 7).

Es indudable que contar con acceso a transporte público provee a los jóvenes de medios para continuar sus estudios y de independencia de sus padres. Sin embargo, el tiempo que toma a los estudiantes en educación secundaria, media superior y superior trasladarse de sus casas al centro de estudio es un factor a tomar en cuenta al tomar la decisión de permanecer o no en el sistema educativo. Esto se debe a que, principalmente en familias de bajos ingresos, los alumnos que necesiten trabajar y estudiar no puedan hacerlo. Lo anterior también afecta el tiempo disponible que tienen los alumnos para realizar actividades extracurriculares que fortalezcan sus habilidades, así como de hacer tareas y trabajo escolar en casa.

Cuadro 7. Número y porcentaje de estudiantes que asisten a la escuela en alguno de los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara, Zapotlán el Grande o Puerto Vallarta según medio de traslado a la escuela en 2015.

Medio de traslado a la escuela	Total de alumnos	%
Camión, taxi, combi o colectivo	360,011	49.6%
Metro, metrobús o tren ligero	7,134	1.0%
Vehículo particular (automóvil, camioneta o motocicleta)	142,179	19.6%
Transporte escolar	7,240	1.0%
Bicicleta	4,797	0.7%
Caminando	185,337	25.5%
Otro	812	0.1%
No especificado	5,779	0.8%
Nulo	12,938	1.8%
Total	726,227	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

EL IMPACTO DE LOS SUBSIDIOS EN TRANSPORTE EN LA DESERCIÓN ESCOLAR

Los gobiernos tienen la responsabilidad de diseñar políticas públicas que provean un acceso equitativo al transporte público con el fin de mejorar la calidad de vida de la población en situación de vulnerabilidad (Guzmán et al, 2016). Los subsidios al transporte público dirigidos a grupos vulnerables específicos incluyendo los estudiantes, forman parte de las alternativas generadas a nivel mundial.

Actualmente las intervenciones de política pública diseñadas para reducir las desigualdades en educación incluyen la educación primaria y secundaria, la desegregación ordenada por el sistema judicial, sistemas de vales escolares y el uso de políticas de transporte para contrarrestar los efectos de la segregación residencial (Llanque Zonta, 2017). El éxito de las políticas de transporte escolar para mejorar el acceso a la educación se ejemplifica en el estudio del establecimiento del Teleférico en La Paz, Bolivia. En este caso se demostró que el sistema de transporte incrementó las opciones escolares de los alumnos más segregados y logró que estudiantes de minorías étnicas y de los quintiles más pobres ingresen a las escuelas ubicadas en la Paz (Llanque Zonta, 2017).

Otro ejemplo incluye la implementación del “Metrobús” en la Ciudad de México que permitió que los estudiantes destacados de ingresos bajos pudieran acceder a escuelas de mejor calidad (Colin Pescina en Llanque Zona, 2017). En el Reino Unido se ha contado con una política de transporte público escolar desde finales de la Segunda Guerra Mundial y se demostró que si se redujera el acceso a transporte escolar gratuito los más afectados serían los estudiantes mayores de 16 años, los hogares con menores ingresos, así como quienes viven en áreas rurales o sufren alguna discapacidad (STC Ltd. 2016). Además, fomentar estrategias de apoyo al transporte escolar tiene beneficios adicionales como la reducción del tráfico en las horas pico, la reducción de la contaminación y que fomentan la independencia de los niños, niñas y adolescentes de sus padres (Van Ristell, et al, 2015).

Con base en lo anterior, es posible afirmar que las distintas políticas de transporte público alrededor del mundo demuestran tener impactos positivos para la inclusión escolar, sobre todo para las poblaciones más marginadas, de menores ingresos y que habitan en comunidades rurales y para evitar la deserción escolar. Dada la gravedad de las consecuencias de la deserción en los niveles e secundaria, medio superior y superior en México, es necesario que estas políticas se acompañen de acciones integrales que tomen en cuenta a la deserción como un problema multicausal.

En resumen, esta sección muestra que el acceso a educación secundaria, media superior y superior es fundamental para la movilidad social, el combate a la pobreza y el desarrollo del país. Se han identificado barreras importantes para el acceso a educación secundaria, media superior y superior como lo son: la deserción escolar, la situación económica de los hogares con integrantes en edad de estudiar, el costo de transporte, los tiempos de traslado y consecuentemente, la falta de oferta de transporte en el interior del estado. Al final de la sección se ofreció evidencia de que las intervenciones de política pública orientadas a mejorar el transporte escolar tienen efectos positivos para disminuir la deserción. En otras palabras, el deterioro del bienestar económico aumenta la probabilidad de la deserción escolar en secundaria, bachillerato y universidad y éste efecto se puede mitigar si se atienden sus causas estructurales.

VÍAS PARA LA FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Los datos presentados como fundamento de este diagnóstico permiten observar que hay por lo menos tres vías alternativas para formular la problemática de la población jalisciense que vive en el interior del Estado y en edad de cursar los niveles de educación secundaria, media superior o superior y que constituye la población objetivo del programa "Apoyo al Transporte para Estudiantes". Cada una de estas vías hace énfasis en alguna variable crítica, lo cual tiene consecuencias importantes para el diseño o rediseño de los programas sociales. A continuación, se presentan las tres formulaciones y posteriormente se presenta el Cuadro 8 para compararlas y señalar sus ventajas y desventajas.

PRIMERA FORMULACIÓN

El gasto que las familias jaliscienses destinan para pagar los servicios de transporte de los estudiantes es muy alto. En Jalisco, los hogares destinan el 19.26% del gasto a actividades relacionadas con el transporte, representando un gasto promedio mensual por hogar de \$2,154 pesos. Esto contrasta con la evolución del ingreso en el estado donde alrededor de un cuarto de la población recibe de uno a tres salarios mínimos. Poco más de la mitad de los estudiantes del Estado utiliza el transporte público en alguna de sus modalidades para trasladarse a su centro de estudio. Ello puede implicar un factor de riesgo para la deserción escolar, especialmente entre los deciles de ingreso más bajos.

SEGUNDA FORMULACIÓN

En Jalisco, el tiempo que los estudiantes de los niveles de educación secundaria, media superior y superior destinan en trasladarse de su lugar de origen a los centros escolares representa una fracción altamente significativa de su jornada diaria. Según datos de la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI, 54% de alumnos que viven en zonas rurales manifestaron que el tiempo de traslado hacia sus centros escolares es de entre una y dos horas, lo que supone no solo la dispersión geográfica de los centros educativos y la falta de infraestructura de vías de comunicación, sino también la escasa oferta de transporte público en localidades con baja densidad poblacional. Los obstáculos de movilidad, en suma, representan que los estudiantes de zonas rurales se encuentren en alto riesgo de deserción escolar.

TERCERA FORMULACIÓN

En Jalisco, **la deserción escolar es un problema importante** entre los jóvenes en educación secundaria, media superior y superior, especialmente aquellos que cursan el primer año de cada nivel. La deserción intracurricular a nivel secundaria ha presentado una tendencia favorable durante los últimos años, pero aun así es mayor que el promedio nacional. Reducir la deserción escolar es fundamental ya que amplía las desigualdades y obstaculiza seriamente la movilidad social intergeneracional. **Detrás del problema de la deserción escolar hay una multiplicidad de causas que no se limitan a la insuficiencia de ingresos de las familias**, pues además de los factores económicos de exclusión educativa hay otros de naturaleza sociocultural e institucional que inciden en la posibilidad de que una persona decida abandonar sus estudios.

Cuadro 8. Tres vías alternativas para la formulación del problema (parte 1)

Formulación	Variable crítica	Argumentos a favor	Argumentos en contra
Primera	El gasto en transporte	<ul style="list-style-type: none"> • El gasto en transporte se ha incrementado en mayor medida que los salarios. Las familias se ven en problemas al tener que destinar una mayor proporción de sus ingresos al transporte de sus miembros en edad escolar. • Quienes reciben apoyo para el transporte valoran positivamente la ayuda. • SEDIS tiene atribuciones para brindar ayuda en este rubro. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un consenso generalizado sobre el costo real del transporte en el estado o sobre si el transporte público cumple con la calidad y medidas de seguridad para justificar su incremento en precio. • Hay lugares donde la cobertura de servicios públicos de transporte es deficiente, escasa o poco confiable.



Cuadro 8 . Tres vías alternativas para la formulación del problema (parte 2)

Formulación	Variable crítica	Argumentos a favor	Argumentos en contra
Segunda	Los largos tiempos de traslado de las viviendas a los centros escolares.	<ul style="list-style-type: none"> • Los largos tiempos de traslado presentan una barrera importante para que los jóvenes asistan a la escuela, especialmente en zonas rurales donde son de entre una y dos horas. • Reducir los tiempos de traslado tiene efectos positivos para que los estudiantes permanezcan cursando sus estudios. • Que los estudiantes minimicen los tiempos de traslado desde y hacia sus centros escolares, tiene un impacto directo en el aprovechamiento de su tiempo libre para dedicarlo a actividades extraescolares, e incrementa la posibilidad de que aquellos que cursan la educación superior lo destinen a actividades que representen una remuneración y con ello al ingreso familiar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es improbable que las familias cambien su lugar de residencia para apoyar a los miembros que deciden continuar con sus estudios. • La SEDIS no tiene facultades para establecer nuevas y mejores rutas de transporte que reduzcan los tiempos de traslado.

Cuadro 8 . Tres vías alternativas para la formulación del problema (parte 3)

Formulación	Variable crítica	Argumentos a favor	Argumentos en contra
Segunda	Los largos tiempos de traslado de las viviendas a los centros escolares	<ul style="list-style-type: none"> • El acceso a un transporte público confiable, seguro y costeable ayuda a mitigar el problema de la deserción escolar. • Que los estudiantes cuenten con mayor tiempo libre implica que tengan la posibilidad de destinarlo a tareas escolares y mejorar su desempeño. 	
Tercera	Deserción como un problema de exclusión y movilidad social	<ul style="list-style-type: none"> • El fenómeno de la deserción escolar a nivel de educación secundaria, media superior y superior es multicausal. • Las políticas derivadas de esta formulación implican que haya coordinación interinstitucional. • Existen buenas prácticas documentadas a nivel nacional e internacional en la materia. • Algunas de las dimensiones del problema sí están dentro de las atribuciones directas de la SEDIS. 	<ul style="list-style-type: none"> • En aquellas dimensiones del problema sobre las cuales SEDIS no tenga atribuciones directas, tendría que actuar como instancia coordinadora de otras instancias públicas.

PROBLEMA SELECCIONADO

Tomando en consideración las ventajas y desventajas de cada una de las tres formulaciones anteriores, nos parece que la segunda formulación –aquella que supone que los obstáculos de movilidad que enfrentan los estudiantes de educación secundaria, media superior y superior en zonas rurales, constituyen un factor de riesgo para que abandonen sus estudios- es la más apropiada para entender el fenómeno de la deserción escolar en zonas rurales del interior del estado. En primer lugar, se reconoce que la deserción escolar en zonas rurales puede ser causada principalmente, por los obstáculos de movilidad que enfrentan los estudiantes y que tienen que ver no solamente con la dispersión geográfica de los centros escolares, sino también con la insuficiente infraestructura de vías de comunicación y la escasa oferta de transporte público y la en localidades de baja densidad poblacional.

Es importante señalar que la deserción es un fenómeno multicausal (no únicamente de carácter económico), lo cual permite considerar diversas alternativas de política pública que pueden contribuir a enfrentarlo de manera más integral y, al mismo tiempo, reduce la expectativa de que programas de subsidio en especie, como lo es “Apoyo al Transporte para Estudiantes”, que por sí solos resulten eficaces en su solución. Como se ilustra en el árbol de problemas que se presenta más adelante, en el fenómeno de la deserción escolar intervienen tres grupos de causas estructurales: económicas, socioculturales e institucionales. Entre las primeras destacan la insuficiencia de ingresos de las familias para solventar el gasto educativo, el alto costo del transporte, la relación costo-beneficio de dejar el sistema educativo para empezar a trabajar, los largos tiempos de traslado del hogar de los estudiantes a los centros educativos, causados por falta de oferta de transporte público, alta dispersión geográfica de los centros escolares en zonas rurales e insuficiente infraestructura de vías de comunicación. Las causas socioculturales se refieren a la exclusión que la sociedad hace de ciertos grupos poblacionales en razón de su lengua, su color de piel o la existencia de discapacidades, la visión a corto plazo que predomina entre algunos sectores sociales sobre los beneficios futuros de la educación, especialmente dañina para estudiantes de sexo femenino, posibilidad de embarazo y matrimonio adolescente. Finalmente, es evidente que la deserción escolar también se explica por factores de tipo institucional; es decir, variables relacionadas con la oferta de servicios educativos, tales como, la lejanía de los planteles escolares y centros de educación superior.

En segundo lugar, de la segunda formulación pueden derivarse diversas alternativas de política pública, varias de las cuales ya forman parte del acervo de mejores prácticas e nivel nacional e internacional, sin embargo, es preciso reconocer que la SEDIS no cuenta con atribuciones formales para intervenir directamente en todas las causas ligadas al problema de la deserción escolar y a una de sus causas que son los obstáculos de movilidad de los estudiantes en el interior del Estado; sin embargo, podría intervenir en aquellas que pueden atenderse a través de subsidios en especie o en efectivo. En el resto de las causas, SEDIS sólo puede actuar como una instancia promotora del derecho a la educación de los grupos socialmente más vulnerables (por ejemplo: estudiantes del sexo femenino, indígenas o personas con discapacidad) ante otras dependencias estatales o federales, sobre todo, ante la Secretaría de Educación de Jalisco.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

En Jalisco, **el tiempo que los estudiantes de los niveles de educación secundaria, media superior y superior destinan en trasladarse de su lugar de origen a los centros escolares representa una fracción altamente significativa de su jornada diaria.** Según datos de la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI, 54% de alumnos que viven en zonas rurales manifestaron que el tiempo de traslado hacia sus centros escolares es de entre una y dos horas, lo que supone no sólo la dispersión geográfica de los centros educativos y la falta de infraestructura de vías de comunicación, sino también la escasa oferta de transporte público en localidades con baja densidad poblacional. **Los obstáculos de movilidad, en suma, representan que los estudiantes de zonas rurales se encuentren en alto riesgo de deserción escolar.**



ÁRBOL DEL PROBLEMA (CAUSAS Y EFECTOS)

El árbol de problemas que se presenta a continuación es un producto colectivo generado a través de un taller participativo, cuyos objetivos principales fueron los siguientes dos:

- 1) Desarrollar, desde un enfoque participativo, un árbol de problemas asociado a la problemática de la población objetivo del programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes”, es decir, jóvenes en edad de asistir a los niveles de educación secundaria, media superior y superior, de manera que se identifique un problema central, sus consecuencias o efectos y sus principales causas.
- 2) Bosquejar alternativas de política pública que se deriven de manera lógica del análisis de las causas del problema público que los programas buscan atender.

El taller se llevó a cabo el 11 de enero de 2018 de 9:00 a 14:00 horas en las salas académicas de “Central Guadalajara”, ubicadas en Avenida Vallarta 3300, Vallarta Norte, C.P. 44690 en Guadalajara, Jalisco. Al taller se integraron tres tipos de actores: a) funcionarios de la SEDIS encargados de operar el programa “Apoyo al transporte para Estudiantes”, b) funcionarios de esa misma dependencia adscritos a la Dirección General de Política Social, c) académicos especialistas en la problemática social de jóvenes en educación secundaria, media superior y superior, por último, d) representantes de organizaciones de la sociedad civil (OSCs) cuyo foco de atención o intervención es la población que atiende el programa.

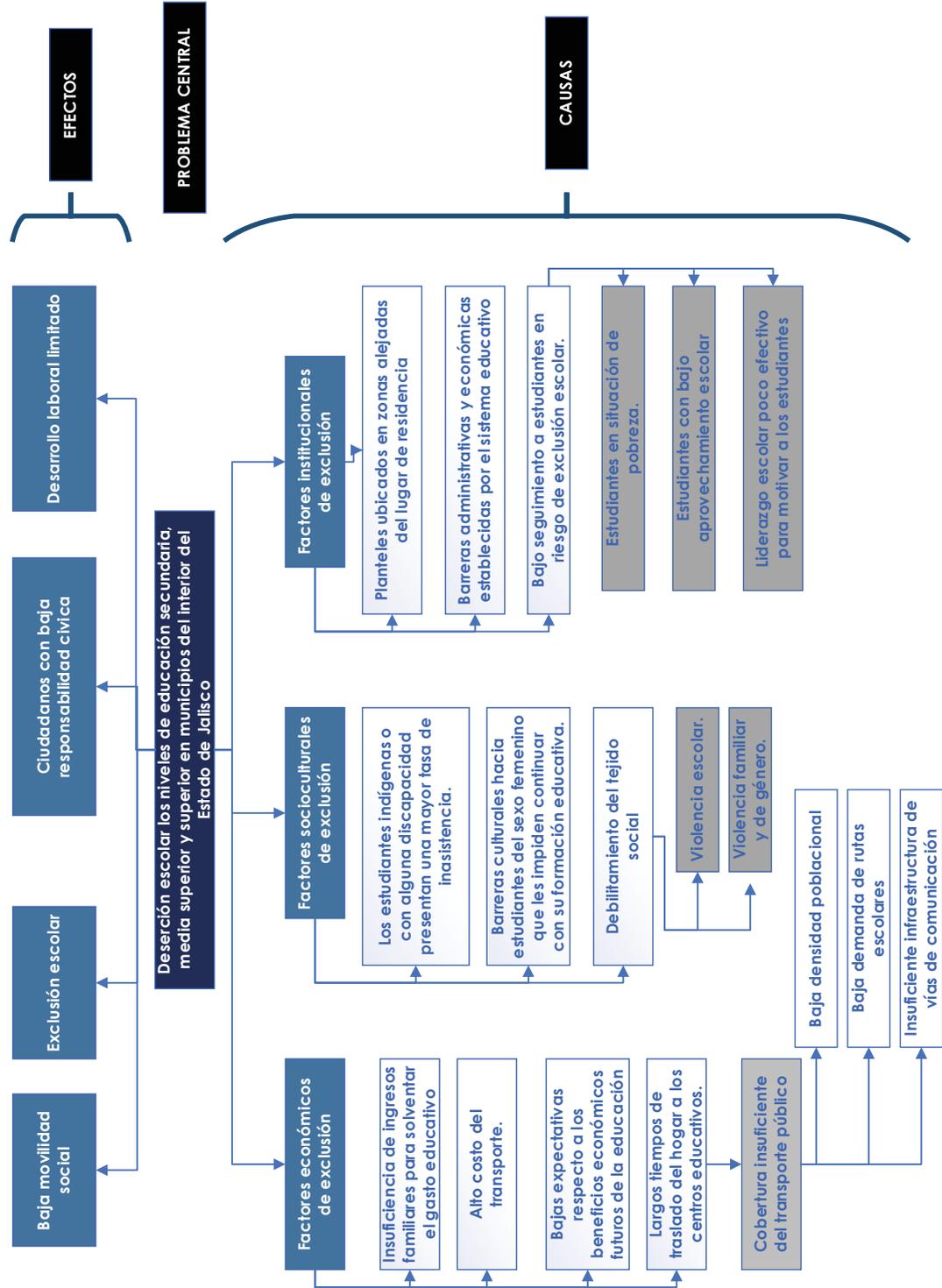
La dinámica del taller se desarrolló en función de los siguientes ejes analíticos:

- ¿Cuál es el principal problema público relacionado con la población objetivo del programa social analizado?
- ¿Qué efectos o consecuencias genera dicho problema?
- ¿Cuáles son las causas fundamentales que explican la existencia del problema?
- ¿Qué alternativas de política pública podrían ponerse en práctica para enfrentar las causas del problema?

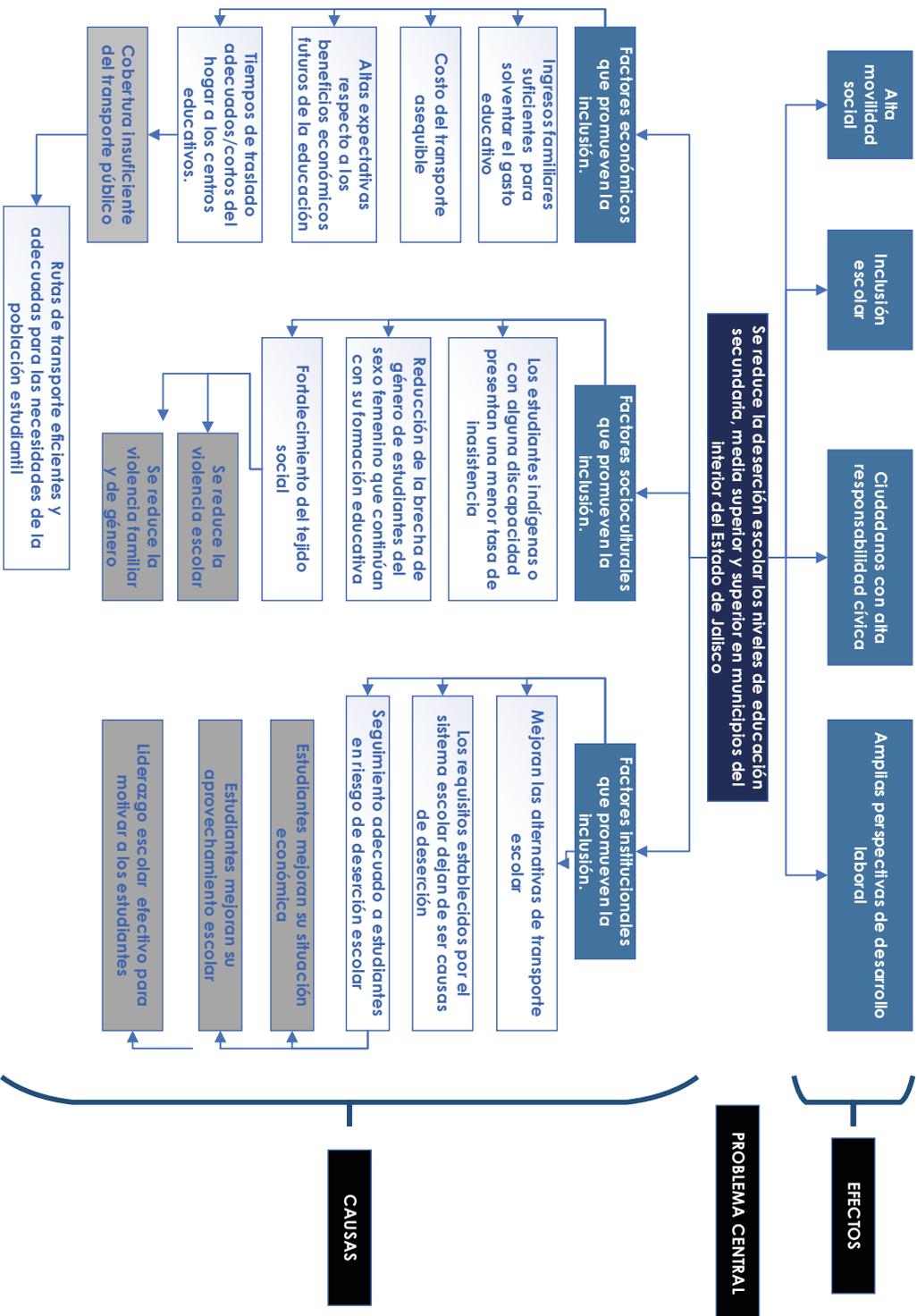
La lista detallada de los participantes al taller diagnóstico se puede encontrar en el Anexo 3.

Los participantes se organizaron en dos equipos, buscando que en cada uno se reflejara la diversidad de actores mencionados anteriormente. Cada equipo elaboró su propia identificación del problema central, de sus efectos y sus causas. Debido a la heterogeneidad en la formación académica y experiencia profesional de los participantes, cada equipo hizo énfasis en asuntos diversos, aunque al final se hizo una puesta en común para tratar de llegar a una formulación lo más general posible. La formulación final provino tanto de los insumos generados en el taller como de la revisión de la literatura y de los datos estadísticos presentados anteriormente. A continuación se presentan el árbol de problemas y el árbol de objetivos.

ÁRBOL DE PROBLEMAS



ÁRBOL DE PROBLEMAS



CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN AFECTADA POR EL PROBLEMA

En Jalisco, el grado promedio de escolaridad de la población de 15 años o más es de 9.2 años, lo que equivale a poco más de secundaria concluida. Actualmente, de cada 100 personas de 15 años o más, 4 no saben leer ni escribir; 4.3 no tienen ningún grado de escolaridad; 55.7 tienen la educación básica terminada; 20.8 finalizaron la educación media superior y 19 concluyeron la educación superior (INEGI, 2015).

Según cifras del INEGI, en el 2015, en Jalisco estudiaban 1,061,008 estudiantes. De ellos, 14.5% cursaba el último año de primaria, 39.2% secundaria, 26.9% bachillerato y 16.8% la licenciatura (Cuadro 9). Por otro lado, según el Sistema Nacional de Información Estadística Educativa de la SEP, a nivel secundaria, la eficiencia terminal en el ciclo escolar 2015-2016 fue del 86.1% con un porcentaje de deserción escolar del 4.8%. En cuanto a educación media superior (bachillerato), se presentó un porcentaje de deserción del 2.6% y una eficiencia terminal del 90.9%. El abandono escolar en educación superior es del 1.5%. De acuerdo a información publicada por la SEP⁶, el total de estudiantes del estado de Jalisco es atendido por 138,488 docentes en 15,349 planteles educativos. La proporción es en promedio, de 17 estudiantes por docente. Esta proporción es mayor en escuelas públicas (19) que privadas (11). En general, la distribución por sexo es equitativa, sin diferencias por tipo de financiamiento escolar.

Al desglosar la información por niveles es posible apreciar que la proporción de mujeres y hombres que cursan estudios de secundaria es aproximadamente equitativa con el 49.8% de estudiantes del sexo femenino y el 50.2% de estudiantes del sexo masculino. El 89% de los estudiantes asiste a secundarias públicas donde un docente atiende en promedio a 17 alumnos y solo el 11% asiste a secundarias privadas donde la proporción de estudiantes por docente es de 11 a uno (Gráfica 6).

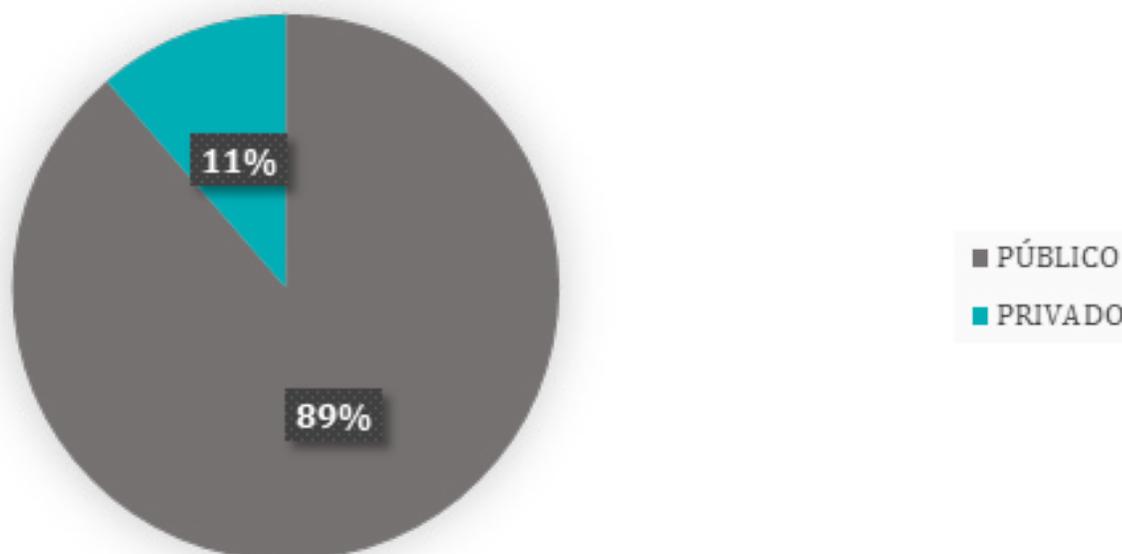
⁶ http://www.snie.sep.gob.mx/indicadores_x_entidad_federativa.html

Cuadro 9. Número y porcentaje de población que asiste a la escuela según último grado de estudios aprobado en Jalisco, 2015.

Último grado aprobado	Total de estudiantes	%
6to de Primaria	153,926	14.5%
Secundaria	415,779	39.2%
Preparatoria o bachillerato general	263,332	24.8%
Bachillerato tecnológico	22,643	2.1%
Estudios técnicos o comerciales con primaria terminada	1,448	0.1%
Estudios técnicos o comerciales con secundaria terminada	4,642	0.4%
Estudios técnicos o comerciales con preparatoria terminada	8,804	0.8%
Normal con primaria o secundaria terminada	36	0.0%
Normal de licenciatura	12,500	1.2%
Licenciatura	177,898	16.8%
Total	1,061,008	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015

Gráfica 6. Educación secundaria en el Estado de Jalisco 2015-2016



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEP, 2017

Sin embargo, la distribución geográfica de estudiantes de secundaria no es homogénea en todo el territorio del Estado, tal y como puede apreciarse en el Cuadro 10. La región centro concentra a 36% de las escuelas secundaria del Estado, al 61% de los docentes y al 62% de los alumnos. Por otro lado, la región Sur concentra 7.3% de escuelas y tan solo 3.7% de alumnos y docentes (Cuadro 10).

Cuadro 10. Número y porcentaje de escuelas, alumnos y docentes por región. Educación Secundaria en Jalisco, ciclo escolar 2015-2016.

	Región	Escuelas (%)	Alumnos (%)	Docentes (%)
01	Norte	3.5	1.2	1.3
02	Altos Norte	8.8	5.4	5.5
03	Altos Sur	8.7	5.2	5.3
04	Ciénega	5.6	5.1	4.6
05	Sureste	4.0	2.0	2.3
06	Sur	7.3	3.7	3.7
07	Sierra de Amula	5.0	2.1	2.8
08	Costa Sur	5.0	2.0	2.3
09	Costa-Sierra Occidental	6.0	4.2	4.6
10	Valles	5.9	4.3	4.0
11	Lagunas	4.4	3.1	3.0
12	Centro	35.6	61.7	60.5
Total		100	100	100

Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Jalisco, Estadística Educativa 2015⁷

Si bien la zona centro del Estado concentra la mayor cantidad de estudiantes, docentes y planteles educativos a nivel secundaria, también hay diferencias entre los municipios que conforman el Área Metropolitana de Guadalajara. Entre Guadalajara y Zapopan concentran a 59.1% de los estudiantes de la zona y a 63.1% de los docentes, mientras que Juanacatlán concentra solo al 0.4% de docentes y estudiantes (Cuadro 11).

⁷ Se presentan porcentajes exclusivamente ya que los datos nominales difieren ligeramente entre los reportados por la SEP, la Secretaría de Educación Jalisco y el INEGI.

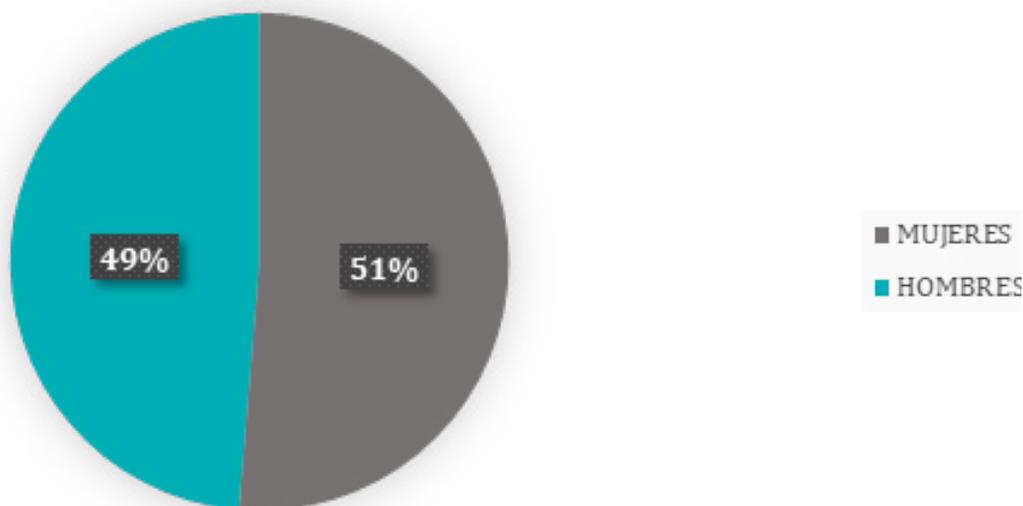
Cuadro 11. Número y porcentaje de alumnos y docentes de educación secundaria por municipio. Zona Metropolitana de Guadalajara, 2015-2016

Municipio	Alumnos (n)	Alumnos (%)	Docentes (n)	Docentes (%)	Docentes por cada mil habitantes
Guadalajara	86,525	32.5	5,634	35.4	65
Ixtlahuacán de los Membrillos	3,586	1.3	215	1.4	60
Juanacatlán	1,158	0.4	57	0.4	49
El Salto	10,739	4	577	3.6	54
Tlajomulco de Zúñiga	34,254	12.9	1954	12.3	57
Tlaquepaque	34,122	12.8	1746	11.0	51
Tonalá	25,025	9.4	1,339	8.4	54
Zapopan	70,788	26.6	4,403	27.6	62
Total	266,197	100	15,925	100	

Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Jalisco. Estadística educativa 2015.

En el nivel de educación media superior, 53% de los estudiantes que cursan bachillerato general son mujeres y 47% son hombres (Gráfica 7). 77% de los estudiantes están inscritos en bachilleratos públicos y 23% en privados. La diferencia entre planteles públicos y privados es notoria en cuanto al número de estudiantes atendidos por cada docente. En bachilleratos públicos la relación es de diez a uno mientras que en centros privados la proporción es de ocho a uno.

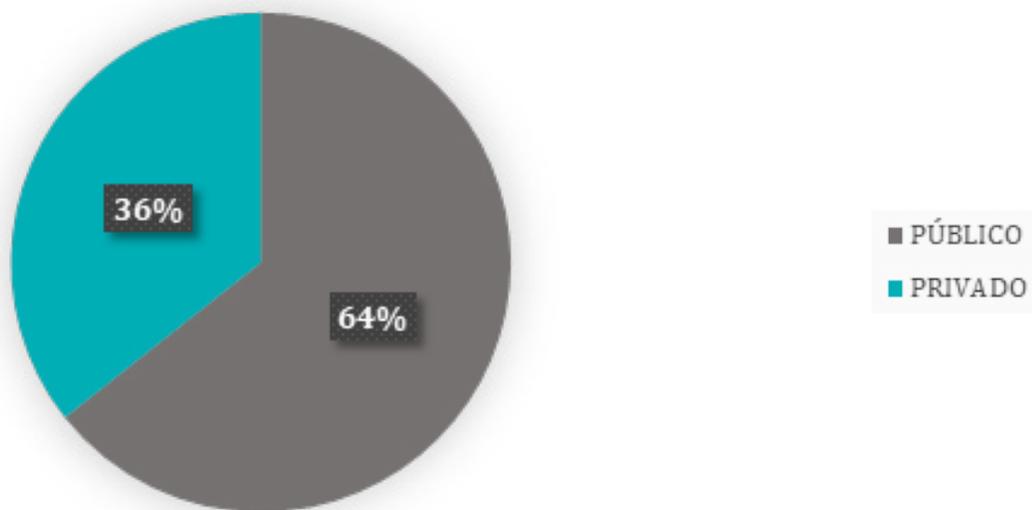
Gráfica 7. Educación media superior en el Estado de Jalisco 2015-2016



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEP, 2017

En cuanto a educación superior se refiere, 49% de los estudiantes de licenciatura son mujeres y 51% son hombres. Sin embargo, 78% de los estudiantes de Normal son mujeres y solo 22% de los que estudian este nivel son hombres. El 64% de quienes cursan niveles de educación superior lo hacen en centros de educación pública (Gráfica 8). En licenciatura cada docente atiende, en promedio, a diez alumnos. Esta proporción se disminuye a solo dos alumnos por docente en postgrados. Es interesante observar la diferencia entre el número de estudiantes atendidos por docente en centros de educación superior públicos (11) y privados (7).

Gráfica 8. Distribución de estudiantes en educación superior en el Estado de Jalisco 2015-2016.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEP, 2017.

Para el ciclo escolar 2015-2016, exclusivamente en los municipios que conforman el Área Metropolitana de Guadalajara, Puerto Vallarta y Zapotlán el Grande, estudiaron un total de 653,235 alumnos en los niveles de secundaria, medio superior y superior. Ello representa 69.02% del total de alumnos del estado en dichos niveles educativos. En los municipios antes mencionados estudia 65.1% de los estudiantes de secundaria y 63.1% del total de alumnos en bachillerato. Por último, en el nivel superior dichos municipios concentraban 83.13% de la matrícula total de alumnos (Cuadro 12).

Cuadro 12. Distribución de la matrícula según nivel educativo y contexto territorial en Jalisco, ciclo escolar 2015-2016

Nivel educativo/Contexto territorial	Zona Metropolitana de Guadalajara, Puerto Vallarta y Zapotlán el Grande	Jalisco	Porcentaje de alumnos en ZMG, Puerto Vallarta y Zapotlán el Grande
Secundaria	287,338	441,683	65.06%
Profesional medio	10,828	12,059	89.79%
Bachillerato	173,771	275,285	63.12%
Técnico Superior Universitario	5,123	5,369	95.42%
Licenciatura Enfocada a la formación de docentes	3,467	4,326	80.14%
Licenciatura Universitaria y Tecnológica	172,708	207,758	83.13%
Total	653,235	946,480	69.02%

Elaboración propia con base en Secretaría de Educación Jalisco⁸

⁸ Disponible en <http://indicadores.sej.gob.mx/publicaciones/Ini2015-2016/index.htm>

TEMA II. PROPUESTAS DE POLÍTICA PÚBLICA PARA ATENDER EL PROBLEMA

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TRES EXPERIENCIAS EXITOSAS INTERNACIONALES

Se eligieron experiencias exitosas en apoyo al transporte para estudiantes de tres países distintos: Argentina, Estados Unidos y España. Los tres programas tienen una esfera de acción local y son manejados por distinto tipo de organizaciones: en Argentina, por la Secretaría de Transporte de la provincia de Santa Fe; en Estados Unidos por la junta escolar y la autoridad de transporte del Condado de Polk y en España por la Universidad de Cantabria.

Tipos de apoyo

El programa de la provincia de Santa Fe, Argentina, consiste en la reducción del 50% de las tarifas de transporte para estudiantes de los niveles secundario, terciario y universitario. El programa COLTS en Polk, Estados Unidos, provee transporte sin restricciones, de lunes a viernes, a los estudiantes de educación media superior, a cambio de una cuota anual simbólica de 2.14 dólares. Por último, el programa de la Universidad de Cantabria, España, consiste en un descuento del 30% para los estudiantes de la Universidad cuyo boleto de transporte cueste más de 1.5 euros.

Montos de apoyo

Los apoyos de la provincia de Santa Fe y del Condado de Polk no tienen restricción en el número de viajes que puedan realizar los beneficiarios, por lo que no es posible establecer un monto total para el apoyo. En Santa Fe la reducción es del 50% del precio, mientras que en el Condado de Polk los viajes son completamente gratuitos. Por otro lado, la Universidad de Cantabria establece un límite de 288 viajes durante el curso y a éstos se les hace un descuento del 30%.

Población objetivo y criterios de selección

La población objetivo del programa Medio Boleto en Santa Fé son los alumnos de niveles secundaria, media superior y superior que habitan en una localidad distinta a la que estudian y utilizan el transporte interurbano. El programa COLTS beneficia a los estudiantes de media superior, sin restricciones en cuanto a ingreso o distancia. Por último, el programa de la Universidad de Cantabria beneficia a los estudiantes de educación superior de la institución que tienen que pagar más de 1.5 euros por boleto.

MEDIO BOLETO ESTUDIANTIL EN SANTA FE, ARGENTINA

Año: 2010

Contexto general:

El gobierno de Cristina Fernández de Kirchner (2007-2015) se caracterizó por políticas económicas de redistribución de la riqueza. Durante su mandato se establecieron políticas sociales como la Asignación Universal por Hijo, el programa de educación pública Conectar Igualdad y la ley del matrimonio igualitario.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Secretaría de Transporte.

Descripción:

El programa consiste en una reducción del 50% de la tarifa del transporte para aquellos estudiantes de nivel secundario, terciario y universitario de la provincia de Santa Fe en Argentina que vivan en una localidad distinta a la localidad en la que estudian y utilicen el transporte interurbano de pasajeros para trasladarse de sus hogares a los centros educativos. La reducción se da por medio de una tarjeta llamada “Medio Boleto Estudiantil” que se tramita en línea y se recoge en los lugares de estudio.

Problema público:

Fuertes gastos de transporte para alumnos que no estudian en la localidad donde habitan.

Los objetivos del proyecto:

Facilitar la movilidad de los jóvenes que estudian en diferentes establecimientos educativos de la provincia de Santa Fe.

Población Objetivo:

Alumnos de los niveles secundario, terciario y universitario que habitan en una localidad distinta a la localidad en la que estudian y utilicen el transporte interurbano de pasajeros para trasladarse de sus hogares a los centros educativos.

Seguimiento:

No se menciona.

Logros:

- El programa beneficia a más de 70,000 estudiantes cada año.

Fortalezas:

- El programa es un decreto de ley por lo que cuenta con continuidad a través de las administraciones.

Fuente:

Santa Fe. (2018). "Medio Boleto Estudiantil". *Portal de Gobierno de Santa Fe*. Disponible en: [https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/view/full/194520/\(subtema\)/class=%22dropdown-toggle%22](https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/view/full/194520/(subtema)/class=%22dropdown-toggle%22). Consultado el 7 de marzo de 2018.

SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA COMUNIDAD DE APRENDIZAJE (COLTS) EN FLORIDA, EEUU.

Año: 2013

Contexto general:

El Condado de Polk en Florida, Estados Unidos cuenta con uno de los distritos escolares más amplios en el país. Debido a que las escuelas que lo conforman no cuentan con un sistema de autobuses escolares, previo a 2013 la única opción de los alumnos para trasladarse a sus centros de estudio era a través de autos propios o pagando el precio completo de los autobuses. Lo anterior limitaba en gran medida las oportunidades educativas de aquellos estudiantes pertenecientes a hogares de bajo ingreso.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Junta Escolar del Condado de Polk y la Autoridad de Transporte de Polk.

Descripción:

El programa COLTS consiste en una asociación entre la Junta Escolar y la Autoridad de Transporte del Condado de Polk en Florida para ofrecer transporte gratuito a los estudiantes de educación media superior. Los estudiantes elegibles pagan una cuota anual de 2.14 dólares estadounidenses con la que de lunes a viernes pueden utilizar cualquier autobús del condado de manera gratuita. El programa surge como respuesta a la falta de transportes escolares en el Condado, que tiene una extensión territorial muy amplia. Anteriormente, los estudiantes tenían que trasladarse a la escuela con sus propios medios, lo que limitaba el acceso igualitario a la educación media superior en el condado.

Problema público:

Altos costos de transporte hacia los centros educativos para los alumnos del nivel medio superior en el Condado de Polk.

Los objetivos del proyecto:

Proveer transporte gratuito a la educación media superior para los estudiantes del Condado de Polk.

Población Objetivo:

Estudiantes del nivel medio superior del Condado de Polk.

Seguimiento:

El programa fue evaluado de manera interna tras su etapa piloto en el 2013 y ha sido revisado periódicamente. Asimismo, el programa cuenta con evaluaciones y estudios de caso externos.

Logros:

- El programa provee transporte para más de la mitad de los estudiantes del condado de manera gratuita.

Fuente:

Center for Cities + Schools y Mile High Connects. (2014). *Beyond the Yellow Bus*. University of California. Disponible en: <http://citiesandschools.berkeley.edu/reports/CC%2BSYellowBus2014.pdf>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

Polk County Schools. (2018). *Community of Learning Transportation Services (COLTS)*. Disponible en: <https://www.polk-fl.net/parents/transportationservices/colts.htm>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

CARNÉ DE TRANSPORTE UNIVERSITARIO DE CANTABRIA UNIBUS

Año: 2010

Contexto general:

Durante la presidencia de José Luis Rodríguez Zapatero (2004-2011), la crisis financiera mundial del 2007 y el 2008 afectó gravemente a España y disparó su deuda pública. La recesión deterioró en gran medida la economía nacional y disparó el desempleo. Por esta razón el Gobierno aprobó un paquete de medidas de recorte para intentar frenar el crecimiento del déficit público. El Plan de austeridad por 50,000 de euros comenzó a funcionar desde entonces. Además, se aumentó la jubilación a los 67 años, lo que generó un fuerte rechazo por parte de los sindicatos, pero fue apoyado por la Comisión Europea y el Banco de España.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Descripción:

Unibús es uno de los programas de ayuda al transporte del Gobierno de Cantabria mediante el cual los alumnos de la Universidad de Cantabria cuyo transporte al centro educativo cuesta más de 1.5 euros pueden acceder a un descuento del 30% en sus tarifas de transporte público. La tarjeta Unibús se puede utilizar 288 veces durante el curso.

Problema público:

Altos costos de transporte para alumnos de la Universidad de Cantabria.

Los objetivos del proyecto:

Contribuir a la disminución del gasto del transporte a los centros educativos, así como fomentar el uso del transporte público entre la población joven.

Población Objetivo:

Estudiantes de la Universidad de Cantabria que vivan alejados de sus centros de estudio.

Seguimiento:

No se menciona un esquema de seguimiento claro; sin embargo existen algunos indicadores internos como presupuesto de las subvenciones y número de beneficiarios.

Logros:

- Alrededor de 1,300 estudiantes se benefician por año.

Fuente:

Europa Pres. (2014). "Convocadas ayudas al transporte para estudiantes universitarios". Europapress Cantabria. 25 de agosto de 2014. Disponible en: <http://www.europapress.es/cantabria/noticia-convocadas-ayudas-mas-200000-euros-transporte-estudiantes-universitarios-20140824110943.html>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

Gobierno de Cantabria. (2017). "UNIBUS: Carné de Transporte Universitario de Cantabria". *Gobierno de Cantabria: Consejería de Educación, Cultura y Deporte*. Disponible en: <http://www.jovenmania.com/comunes/contenido/id/24970>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE CUATRO EXPERIENCIAS EXITOSAS NACIONALES

Para la revisión de experiencias exitosas nacionales de apoyo al transporte de estudiantes, se eligieron cuatro programas. El programa de Becas para el Transporte de alumnos de Educación Media Superior se encuentra a cargo de la Subsecretaría de Educación Media Superior, y el programa RAITE es manejado por el Instituto de la Juventud del Municipio de Tijuana en conjunto con la red de transportistas de la ciudad. Los otros dos programas, Transporte Universitario Gratuito y Bicipuma son iniciativa de las universidades que los manejan: la Universidad de Guanajuato y la Universidad Autónoma de México, respectivamente.

Tipos de apoyo

El apoyo que otorga la Beca para el Transporte de alumnos de educación Media Superior es otorgado en efectivo y de manera mensual. Los apoyos de los programas RAITE, Transporte Universitario Gratuito y Bicipuma se otorgan en especie. Para el primero, el apoyo consiste en una tarjeta de gratuidad en el transporte público de la ciudad para los estudiantes de secundaria, media superior y superior de la ciudad de Tijuana. En el programa Transporte Universitario Gratuito, la Universidad de Guanajuato habilitó varios camiones para el uso de los alumnos que se desplazan a y desde los campus de la universidad. Los apoyos de Bicipuma consisten en la renta de bicicletas para que los usuarios se muevan en Ciudad Universitaria de la UNAM.

Montos de apoyo

La Beca para el Transporte de alumnos de educación Media Superior otorga un apoyo mensual de 400 pesos, durante los 10 meses del ciclo escolar. Dado que el resto de los programas cuentan con apoyos en especie, el monto depende del tipo de apoyo otorgado y la demanda de los servicios.

Población objetivo y criterios de selección

La población objetivo de las Becas para el Transporte de alumnos de Educación Media Superior, son aquellos alumnos inscritos en alguna institución de Educación Superior participante y que llenen el formato de solicitud de beca a través de la Encuesta Socioeconómica de Estudiantes de Educación Media Superior (ENCSEEMS). Para el programa RAITE, de Tijuana, la población objetivo la conforman todos los estudiantes de niveles secundaria, media superior y superior que provengan de una familia de bajos recursos.

El servicio del Transporte Universitario Gratuito de la Universidad de Guanajuato, lo pueden utilizar todos los alumnos de la institución; al igual, el programa Bicipuma puede ser utilizado por estudiantes y docentes de la Universidad Autónoma de México.

BECAS PARA EL TRANSPORTE DE ALUMNOS DE EDUCACIÓN MEDIA SUPERIOR

Año: 2007

Contexto general:

Felipe Calderón fue candidato del Partido de Acción Nacional (PAN) durante el periodo de campañas electorales del 2006. Tras su victoria se convirtió en el segundo presidente del principal partido de oposición. El inicio de su mandato estuvo marcado por una crisis política y electoral cuando el candidato del PRD Andrés Manuel López Obrador reclamó un fraude en la elección y organizó una protesta nacional.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Subsecretaría de Educación Media Superior.

Descripción:

La beca al transporte es una de las modalidades de la Beca de Manutención para Educación Media Superior. Consiste en un monto mensual fijo, hasta por 10 meses, que los alumnos pueden utilizar para cubrir sus gastos de transporte.

Problema público:

Elevados costos de transporte para el desplazamiento a los centros de estudio.

Los objetivos del proyecto:

- “Ofrecerle a los alumnos un apoyo para solventar el transporte de su casa a la institución educativa;
- Impulsar a los jóvenes a continuar sus estudios brindándoles ayuda económica que aminore en gran manera sus gastos de transporte escolar.”

Población Objetivo:

Estudiantes inscritos en alguna institución de educación media superior participante en el programa de becas.

Seguimiento:

- La Secretaría de Educación Media Superior provee un reporte periódico de los avances en el indicador del programa: Porcentaje de becas otorgadas a estudiantes del tipo medio superior.
- Asimismo el programa está sujeto a evaluación externa.

Logros:

- No se cuenta con información.

Fuente:

Becas Media Superior. (2018). "Beca de Transporte". Becas Media Superior. Disponible en: <http://www.becasmediasuperior.sep.gob.mx/TRANSPORTE>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

RAITE

Año: 2017

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia han generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): El Instituto de la Juventud del Municipio de Tijuana en sociedad con las empresas transportistas de la ciudad.

Descripción:

El programa RAITE del Gobierno Municipal de Tijuana consiste en la entrega de tarjetas de gratuidad para el transporte público a estudiantes provenientes de familias de escasos recursos y que estén cursando los niveles de secundaria, media superior y superior. El programa lo realiza el Gobierno Municipal en sociedad con varias empresas de transporte público de la ciudad. En el 2017 el programa operó con los recursos de las empresas transportistas, mientras que en su segunda edición (2018) el gobierno aportó parte de los costos del mismo.

Problema público:

Los altos costos de traslado a centros de estudio para los estudiantes y sus familias.

Los objetivos del proyecto:

Contribuir a la economía familiar y evitar la deserción escolar a causa de problemas económicos.

Población Objetivo:

Estudiantes de los niveles secundaria, media superior y superior que provengan de una familia de escasos recursos.

Seguimiento:

Tras su primera edición en el 2017 se realizó una evaluación interna que determinó la continuidad del programa para el 2018.

Logros:

- 97% de los beneficiarios expresaron agradecimiento con el programa;
- En el 2017 se benefició a 13,058 estudiantes.

Fortalezas:

- El programa opera gracias a una alianza entre las empresas transportistas de la ciudad de Tijuana y el Gobierno Municipal.

Fuente:

El Debate. (2017). "Inicia preregistro para transporte gratuito de estudiantes". *El Debate*. 2 de agosto de 2017. Disponible en: <https://www.debate.com.mx/mexico/Inicia-preregistro-para-transporte-gratuito-de-estudiantes-20170802-0104.html>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

Uniradio informa. (2018). "Programa 'Raite' ha sido exitoso, invitan a estudiantes a registrarse". Uniradio informa. 10 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.uniradioinforma.com/noticias/tijuana/508752/programa-raite-ha-sido-exitoso-invitan-a-estudiantes-a-registrarse.html>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

TRANSPORTE UNIVERSITARIO GRATUITO

Año: 2017

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia han generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Universidad de Guanajuato (UG)

Descripción:

El programa de transporte universitario gratuito de la Universidad de Guanajuato dio inicio en enero del 2017, ofreciendo transporte a dos de las sedes más grandes de la Universidad: la Marfil y la Valenciana, pues la ubicación de las mismas dificulta el traslado de los estudiantes. Se planea que el programa sea progresivo y que en un futuro se expandan los beneficios a otros campus de la Universidad.

Problema público:

Dificultad de traslado de los alumnos a los campus universitarios de la Universidad de Guanajuato.

Los objetivos del proyecto:

Contribuir económicamente a los gastos de los estudiantes y sus familias mediante un servicio de transporte gratuito y disminuir los tiempos de traslado.

Población Objetivo:

Estudiantes de la Universidad de Guanajuato.

Seguimiento:

Seguimiento interno por parte de las autoridades universitarias.

Logros:

- Se estima que las unidades de transporte beneficiarán a 1000 estudiantes por día.

Fuente:

Universidad de Guanajuato. (2017). "Transporte universitario gratuito beneficiará a más de 4 mil 500 estudiantes". *Noticias Universidad de Guanajuato*. 19 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.ugto.mx/noticias/noticias/10966-transporte-universitario-gratuito-beneficiara-a-mas-de-4-mil-500-estudiantes>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

BICIPUMA

Año: 2005

Contexto general:

Vicente Fox fue el primer presidente de la llamada “transición democrática” de México. Con su presidencia se esperaban grandes cambios estructurales a nivel de mejora de la democracia participativa en México. Los datos muestran que aunque no hubo mayores resultados de su gobierno, la opinión pública favorecía el gobierno de Vicente Fox.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Dirección General de Servicios Generales y Movilidad de la Universidad Autónoma de México.

Descripción:

El programa Bicipuma consiste en el préstamo de bicicletas para los estudiantes y docentes de la Universidad Autónoma de México que deseen trasladarse dentro de Ciudad Universitaria. El principal objetivo del programa es proporcionar a los usuarios los medios no motorizados para trasladarse a los distintos centros educativos y dependencias de la universidad. Al tiempo que reduce la congestión vial, el programa contribuye a la reducción de combustiones y permite a los estudiantes conocer los espacios de la Universidad.

Problema público:

Congestión vial dentro de Ciudad Universitaria (CU).

Los objetivos del proyecto:

Desincentivar el uso del vehículo al interior de Ciudad Universitaria (CU) y contribuir a la reducción del congestionamiento vial.

Población Objetivo:

Estudiantes y docentes de la Universidad Autónoma de México.

Seguimiento:

Seguimiento interno. Los principales indicadores son el número de bicicletas disponible, los préstamos diarios, los kilómetros de ciclovía y el número de módulos de servicio.

Logros:

- 1,300 bicicletas disponibles;
- 4,000 préstamos de bicicleta al día;
- 7km de ciclovía;
- 14 Módulos de servicio.

Fortalezas:

- El programa se ha expandido con los años, aumentando el número de bicicletas disponibles y el kilometraje de ciclovía;
- El programa se complementa con otras iniciativas de movilidad de la universidad como el Pumabús.

Fuente:

Dirección General de Servicios Generales y Movilidad UNAM. (2018). "Bicipuma". *DGSG*. Disponible en: dgsgm.unam.mx/bicipuma.html. Consultado el 7 de marzo de 2018.

ANÁLISIS DE TRES ALTERNATIVAS AL PROGRAMA “BIENEVALES PARA ESTUDIANTES”

STATUS QUO: MANTENER EL PROGRAMA “APOYO AL TRANSPORTE PARA ESTUDIANTES” SIN CAMBIOS

Como puede constatarse en sus reglas de operación, el programa otorga dos tipos de apoyo; por un lado, entrega en comodato o en donación de unidades de transporte a los ayuntamientos y centros escolares para el traslado gratuito de los estudiantes de educación secundaria, media superior y superior; y por otro, dona bicicletas a las escuelas para que implementen un sistema de préstamo gratuito de bicicletas a los alumnos.

Objetivo

Mejorar el acceso a las instituciones educativas de los estudiantes del interior del Estado que cursa los niveles de secundaria, media superior y superior, mediante la entrega en comodato o en donación a los ayuntamientos y/o centros educativos de unidades de transporte para el traslado gratuito de alumnos.

Componentes

1. Entrega de unidades de transporte, en comodato o donación, a los ayuntamientos y centros educativos para que sean destinados exclusivamente al traslado de estudiantes desde o hacia sus centros educativos.

Focalización en el territorio de Jalisco

El programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes”, tal y como opera en la actualidad, tiene cobertura en todos los municipios del interior del Estado⁹, sin embargo, no tiene criterios de focalización para dotar de un mayor número de unidades a aquellos que más lo necesitan ya sea por el número de habitantes, la dispersión geográfica de los centros educativos, la falta de oferta de transporte público o la poca infraestructura en vías de comunicación.

⁹ Excluye a los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.

Tabla de ventajas y desventajas del status quo

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> Según las entrevistas con funcionarios vinculados con la operación del programa, éste es bien valorado por los beneficiarios debido a que facilita los medios de traslado de los estudiantes de sus hogares a sus centros escolares y de regreso, y constituye un apoyo a la economía familiar. 	<ul style="list-style-type: none"> No hay evidencia contundente sobre si los subsidios al transporte son instrumentos eficaces para disminuir la deserción escolar.
<ul style="list-style-type: none"> El programa ha sido eficiente en su asignación de recursos pues su cobertura ha sido en la totalidad de los municipios del interior del Estado. 	<ul style="list-style-type: none"> La cobertura es insuficiente pues el número de unidades otorgadas a los municipios o centros escolares no cubre totalmente las necesidades de transporte de los estudiantes.
<ul style="list-style-type: none"> Es un programa cuya operación se encuentra bien asimilada entre los funcionarios de SEDIS que lo implementan. 	<ul style="list-style-type: none"> SEDIS no tiene control sobre la operación del programa (el uso que se le dé al transporte) en los municipios o en los centros escolares.
<ul style="list-style-type: none"> El programa es bien conocido entre la gente. 	<ul style="list-style-type: none"> Se han generado problemas relativos a la relación entre los estudiantes y los funcionarios municipales encargados de disponer de las unidades de transporte y diseñar las rutas, pues se ha detectado que hacen uso discrecional de las mismas. Ello disminuye la calidad del servicio que los beneficiarios reciben.
	<ul style="list-style-type: none"> No representa una estrategia integral para enfrentar la multicausalidad del problema de la deserción escolar
	<ul style="list-style-type: none"> No se cuenta con evidencia sobre el ahorro que representa en los hogares el uso de transporte gratuito otorgado por el programa; tampoco si tiene algún efecto en la asistencia escolar de los estudiantes.

ALTERNATIVA 1. OTORGAR VALES DE TRANSPORTE PÚBLICO A ESTUDIANTES EN ZONAS SEMIURBANAS DEL INTERIOR DEL ESTADO DE JALISCO.

Esta alternativa consiste en otorgar subsidio al transporte mediante la entrega de vales de transporte a los estudiantes que cursen los niveles de educación secundaria, media superior y superior en zonas semiurbanas en el interior del Estado.

Objetivo

Apoyar el ingreso familiar en hogares de jóvenes que cursan estudios en los niveles de secundaria, medio superior y superior en el Estado de Jalisco para evitar que el gasto en transporte represente un obstáculo para su pleno ejercicio del derecho a la educación.

Componentes

Entrega de vales de transporte público a jóvenes en educación secundaria, media superior o superior en zonas semiurbanas del interior del Estado, que presenten alguna vulnerabilidad social o estén en riesgo de deserción escolar.

Propuesta de focalización o intervención en el territorio de Jalisco

Puesto que el objetivo de esta alternativa es evitar que el gasto en transporte represente un obstáculo para que los jóvenes continúen con sus estudios, se considera importante establecer mecanismos para que el apoyo se focalice a la población más vulnerable socialmente. En concreto, se propone que el apoyo se focalice a la población que cumpla con, por lo menos alguna de las siguientes condiciones:

- a) Jóvenes cuyos niveles de ingresos por hogar los ubican en los dos deciles más bajos de la distribución.
- b) Jóvenes que vivan a una distancia de más de una hora y media de camino a su centro de estudio o que residan en zonas rurales.
- c) Jóvenes con discapacidad.
- d) Jóvenes que hablan alguna lengua indígena.

Tabla de ventajas y desventajas de la alternativa 1

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> • La Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco garantiza la reducción de tarifas en un cincuenta por ciento de la cuota ordinaria a estudiantes de educación secundaria, media superior y superior 	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación de un programa de subsidio al transporte público en zonas semiurbanas puede crear resistencias en los grupos de transportistas locales.
<ul style="list-style-type: none"> • SEDIS tiene experiencia en la implementación de programas de subsidio al transporte a gran escala en el Área Metropolitana de Guadalajara. 	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación del programa en zonas semiurbanas supone un mediano grado de complejidad para SEDIS pues se requiere de coordinación con actores locales.
<ul style="list-style-type: none"> • Si se condiciona el apoyo a la asistencia a la escuela o centro de estudio es posible que haya una incidencia mayor en prevención de la deserción. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esta alternativa no soluciona el problema de falta de rutas de transporte en zonas alejadas.
<ul style="list-style-type: none"> • El mecanismo de focalización propuesto garantizaría la progresividad del apoyo. 	
<ul style="list-style-type: none"> • La valoración del apoyo por parte de los beneficiarios sería aún mayor que con la modalidad vigente, debido sobre todo a la simplificación operativa de su entrega. 	

ALTERNATIVA 2. ESTABLECER ALIANZAS CON EL SECTOR PRIVADO PARA OTORGAR UNIDADES DE TRANSPORTE GRATUITO A LOS CENTROS EDUCATIVOS, GOBIERNOS MUNICIPALES Y ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL.

Esta alternativa consiste en establecer alianzas con el sector privado para otorgar -en donación o comodato- unidades de transporte y bicicletas a los centros educativos, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil para que brinden servicio de transporte gratuito a estudiantes de educación secundaria, media superior y superior en zonas semiurbanas y rurales de Jalisco. De esta manera es posible atender de manera estratégica y focalizada a un mayor número de estudiantes en riesgo de deserción escolar por problemas de movilidad a sus centros escolares. Además, esta iniciativa permite atacar una de las causas socioeconómicas que favorecen la deserción de los estudiantes que es la de los largos tiempos de traslado desde y hacia los centros educativos.

Objetivo

Mejorar la cobertura de transporte gratuito de estudiantes que cursan educación secundaria, media superior y superior en zonas rurales y semiurbanas de los municipios del interior del Estado de Jalisco, mediante la entrega de unidades de transporte y bicicletas a los centros escolares, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil.

Componentes

1. Entrega de unidades de transporte y bicicletas a los centros escolares, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil en zonas semiurbanas y rurales de los municipios del interior del Estado.

Propuesta de focalización o intervención en el territorio de Jalisco

Se propone que el apoyo se focalice en localidades semiurbanas y rurales de los municipios del interior del Estado que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

- a. Marginación alta o muy alta.
- b. Alta dispersión geográfica de los centros escolares que brindan educación secundaria, media superior y superior.

Tabla de ventajas y desventajas de la alternativa 2

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> Se establecen mecanismos explícitos para combatir la deserción escolar con base en las causas estructurales del fenómeno, tal y como se ilustra en el árbol de problemas de este diagnóstico. 	<ul style="list-style-type: none"> No es una estrategia que la SEDIS pueda llevar a cabo por sí misma pues requiere colaboración con SEP Jalisco.
<ul style="list-style-type: none"> El apoyo es progresivo pues se focaliza en localidades semiurbanas y rurales con marginación alta o muy alta. 	<ul style="list-style-type: none"> Sería necesario explorar vías de colaboración con la iniciativa privada y el manejo compartido de los recursos económicos para la compra de las unidades de transporte.
	<ul style="list-style-type: none"> Se tendría que monitorear y evaluar el uso que los centros de estudio, los gobiernos municipales y las organizaciones de la sociedad civil hacen de los recursos.

ALTERNATIVA 3. ADOPTAR UNA POLÍTICA DE SUBSIDIO UNIFICADO

Esta alternativa consiste en unificar los apoyos que la SEDIS otorga, de manera fragmentada, a través de programas dirigidos a poblaciones diversas (estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad, población indígena, entre otros). La idea es que una misma persona que pueda tener más de una carencia social en razón de sus características socioeconómicas, pueda acceder a más de un apoyo social a través de transferencias monetarias y sin tener que realizar más de un trámite ante la SEDIS. Por ejemplo, un adulto mayor que presenta alguna discapacidad podría acceder al apoyo de tres programas diferentes: Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, Jalisco Incluyente y Atención a los Adultos Mayores. Bajo el esquema actual, la elegibilidad para cada uno de estos programas es excluyente (la persona tiene que optar por uno solamente) y, aunque no lo fuera, la misma persona tendría que realizar tres trámites similares (o casi idénticos) ante la SEDIS. La alternativa 3 es que se establezca un sistema integrado de información social a partir del cual se pueda determinar el número de carencias sociales de cada persona y, a partir de ello, los montos de apoyo social que le correspondería por cada una de sus carencias.

Objetivo

Contar con un sistema integral para el otorgamiento de apoyos sociales con base en las carencias de la población más vulnerable en el Estado de Jalisco, de manera tal que se minimice el costo administrativo que deban enfrentar los beneficiarios.

Componentes

1. Sistema integrado de información social.
2. Transferencias monetarias cuyo monto se determina en función del número de carencias sociales de cada persona.

Propuesta de focalización o intervención en el territorio de Jalisco

El sistema integrado de información social es, en sí mismo, un mecanismo de focalización.

Tabla de ventajas y desventajas de la alternativa 3

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> Permite focalizar con mayor precisión a las personas que los programas sociales deben atender. 	<ul style="list-style-type: none"> La creación del nuevo sistema integrado transformaría diversas rutinas ya establecidas en la SEDIS, lo cual requiere implica recursos presupuestales, tiempo y aprendizajes.
<ul style="list-style-type: none"> Permite conocer quién recibe los diversos programas sociales en una plataforma unificada. 	<ul style="list-style-type: none"> En la actualidad, la elegibilidad para la mayoría de los programas sociales que opera la SEDIS es excluyente. Establecer la posibilidad de que haya beneficiarios de más de un programa tendrá un impacto presupuestal importante.
<ul style="list-style-type: none"> Permite saber qué complementariedades y duplicidades hay entre programas. 	<ul style="list-style-type: none"> Posiblemente sus efectos sobre la deserción escolar no serían muy significativos, a menos que el programa se complementara con otras acciones causalmente relacionadas con el fenómeno de la deserción.
<ul style="list-style-type: none"> Mejora la coordinación, planeación, monitoreo y evaluación de los programas sociales. 	
<ul style="list-style-type: none"> Reduce gastos administrativos y mejora el uso de los recursos. 	
<ul style="list-style-type: none"> Mejora la atención a la ciudadanía al reducirles los trámites y procesos para ser beneficiario de un programa social. 	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la transparencia y rendición de cuentas. 	

ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS EN COMPARACIÓN CON LA ATENCIÓN OFRECIDA POR EL PROGRAMA “APOYO AL TRANSPORTE PARA ESTUDIANTES”

A continuación se presenta un cuadro en el cual se lleva a cabo una comparación sistemática de las tres alternativas presentadas anteriormente con la atención que ofrece el programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes”, tal y como éste ha operado hasta el ejercicio fiscal 2017. La comparación se hace en función de los siguientes criterios de valoración:

- a) Efectos probables sobre la deserción escolar. ¿En qué medida la alternativa podría tener algún efecto sobre el objetivo de reducir el problema de la deserción o abandono escolar?
- b) Progresividad. ¿En qué medida la alternativa beneficiará a las personas que más necesitan el apoyo?
- c) Aceptación entre los beneficiarios. ¿Qué efecto tendrá la propuesta sobre la valoración del apoyo entre los beneficiarios?
- d) Factibilidad operativa. ¿Qué tan sencilla o compleja sería su implementación?
- e) Transparencia. ¿En qué grado la alternativa permite que los recursos y procesos sean transparentes y fiscalizables?
- f) Efectos más amplios sobre los hogares y la sociedad en general.

Comparación de las tres alternativas con el programa Apoyo al transporte para Estudiantes

Criterio de valoración	Alternativa 1. Otorgar vales de transporte público a estudiantes en zonas semiurbanas del interior del Estado de Jalisco.	Alternativa 2. Establecer alianzas con el sector privado para otorgar en donación o comodato unidades de transporte gratuito a los centros educativos, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil.	Alternativa 3. Adoptar una política de subsidio unificado
Efectos sobre la deserción escolar	Efecto tan incierto como en Apoyo al Transporte para Estudiantes.	Efecto tan incierto como en Apoyo al Transporte para Estudiantes.	Incierto, aunque positivo a largo plazo, debido a que disminuye las carencias sociales de manera integral para los hogares.
Progresividad	Más progresivo que en Apoyo al Transporte para Estudiantes, siempre y cuando se establezcan los mecanismos de focalización propuestos.	Más progresivo que en Apoyo al Transporte para Estudiantes, siempre y cuando se establezcan los mecanismos de focalización propuestos.	Totalmente progresivo, pues el sistema integral de información social lo garantizaría.
Aceptación entre los beneficiarios	Mayor aceptación que en Apoyo al Transporte para Estudiantes, debido a que estudiantes de las zonas semiurbanas se beneficiarían con vales que pueden usar en cualquier momento para su traslado, y no sujetos a una ruta y horario establecido para el recorrido de la unidad de transporte escolar.	Mayor aceptación que en Apoyo al Transporte para Estudiantes porque la cobertura de la alternativa es mucho mayor y más focalizada a las localidades que más lo necesitan.	Mayor aceptación que en Apoyo al Transporte para Estudiantes, debido a la simplificación administrativa de la entrega de los apoyos y a la posibilidad de que un beneficiarios puedan acceder a más de un programa.
Factibilidad operativa	Más compleja que en Apoyo al Transporte para Estudiantes debido a la necesidad de implementar un sistema de pago con vales de transporte público en el interior del Estado.	Más compleja que en Apoyo al Transporte para Estudiantes debido a la necesidad de implementar una estrategia conjunta con la Iniciativa privada para otorgar en comodato o donación las unidades de transporte a los centros educativos, gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil.	Más compleja que en Apoyo al Transporte para Estudiantes debido a la necesidad de crear y aplicar un sistema integrado de información social.
Transparencia	Menor a Apoyo al Transporte para Estudiantes porque el uso de los vales de transporte público no es transparente.	Igual a Apoyo al Transporte para Estudiantes ya que la entrega de unidades de transporte requiere que se monitoree el correcto ejercicio de los recursos.	Superior a Apoyo al Transporte para Estudiantes, pues el apoyo monetario elimina la intermediación y el proceso de adquisición.
Efectos más amplios sobre los hogares y la sociedad en general	Constituyen un apoyo al gasto de los hogares en zonas semiurbanas.	Genera un efecto colectivo a nivel de cada escuela, por tanto favorece la igualdad de oportunidades y, si se cumple el objetivo de reducir la deserción, habría externalidades positivas en la sociedad en general.	Puesto que las carencias sociales suelen presentarse de manera conjunta en un mismo hogar, su atención integral tendría un efecto multiplicador para los hogares en su conjunto, no sólo a escala individual.

BIBLIOGRAFÍA

- Becas Media Superior. (2018). "Beca de Transporte". Becas Media Superior. Disponible en: <http://www.becasmediasuperior.sep.gob.mx/TRANSPORTE>. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- Batty, P., Palacin, R., & González-Gil, A. (2015). Challenges and opportunities in developing urban modal shift. *Travel Behaviour and Society*, 2(2), 109-123.
- Camarena, R. (2013). "Jóvenes y educación. La obligatoriedad de la educación Media Superior ¿sueño o realidad?". México, Coyuntura demográfica. Núm. 3. Pp. 43-49.
- Center for Cities + Schools y Mile High Connects. (2014). Beyond the Yellow Bus. University of California. Disponible en: <http://citiesandschools.berkeley.edu/reports/CC%2BSYellowBus2014.pdf>. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- CONEVAL. (2010-2016). Medición de Pobreza. Anexo estadístico del informe de CONEVAL. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2016.aspx
- Dirección General de Servicios Generales y Movilidad UNAM. (2018). "Bicipuma". DGSG. Disponible en: dgsgm.unam.mx/bicipuma.html. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- El Debate. (2017). "Inicia preregistro para transporte gratuito de estudiantes". El Debate. 2 de agosto de 2017. Disponible en: <https://www.debate.com.mx/mexico/Inicia-preregistro-para-transporte-gratuito-de-estudiantes-20170802-0104.html>. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- Estrada Ruiz, M. (2014). "Afiliación juvenil y desafiliación institucional". RMIE. Vol. 19. Num.61. Pp. 431-453.
- Europa Pres. (2014). "Convocadas ayudas al transporte para estudiantes universitarios". Europapress Cantabria. 25 de agosto de 2014. Disponible en: <http://www.europapress.es/cantabria/noticia-convocadas-ayudas-mas-200000-euros-transporte-estudiantes-universitarios-20140824110943.html>. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- Gobierno de Cantabria. (2017). "UNIBUS: Carné de Transporte Universitario de Cantabria". Gobierno de Cantabria: Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Disponible en: <http://www.jovenmania.com/comunes/contenido/id/24970>. Consultado el 7 de marzo de 2018.
- Guzmán et al. (2016). "Accessibility, affordability and poverty: Assessing public transport subsidies in Bogotá". The World Bank. Bogotá.
- Hernández Robles, A. (2014). Empleo estudiantil en México urbano y su impacto en la deserción escolar del nivel medio superior. El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana.
- INEE. (2011). La Educación Media Superior en México. Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación. México D.F.
- INEGI. (2015). Encuesta Intercensal 2015. INEGI. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>.

INEGI. (2016). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). INEGI. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulares/enigh/nc/2016/>

INEGI. (2017). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. INEGI. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulares/enoe/>

Jacobo, M. y Landa, N. (2015). “La exclusión de los niños que retornan a México”. nexos. 1 de 2018. Disponible en: <http://www.nexos.com.mx/?p=25878>. Consultado el 19 de octubre de 2017.

Llanque Zonta, V. (2017). Does Mass Transit Counter the Educational Effects of Residential Segregation in the Metropolitan Area of La Paz-El Alto, Bolivia. Graduate School of Arts and Sciences. Columbia University.

México Evalúa. (2011). 10 puntos para entender el Gasto Educativo: Consideraciones sobre su eficiencia. Disponible en http://mexicoevalua.org/wp-content/uploads/2016/05/MEX_EVALU-INHOUS-GASTO_EDU-LOW.pdf. Consultado el 30 de octubre de 2017.

Ministry of Transport, Public Works and Water Management (2010) “Public transport in the Netherlands”. Available at <file:///C:/Users/User/Downloads/brochure.pdf>

Monroy, P. (2010). “Educación en México, cada vez más pobre y desigual”. Contralínea. Febrero 28, 2010. Disponible en: <http://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2010/02/28/educacion-en-mexico-cada-vez-mas-pobre-y-desigual/>. Consultado el 19 de octubre de 2017.

OCDE. (2017). “México”. Panorama de la educación 2017. OCDE. Disponible en: <http://www.oecd.org/edu/skills-beyond-school/EAG2017CN-Mexico-Spanish.pdf>. Consultado el 08 de diciembre de 2017.

OECD. (2013). Education Policy Outlook Mexico. Noviembre 2013.

OECD. (2014). “Country Note Mexico”. Education at a Glance. Disponible en : <https://www.oecd.org/edu/Mexico-EAG2014-Country-Note.pdf>. Consultado el 17 de octubre de 2017.

Polk County Schools. (2018). Community of Learning Transportation Services (COLTS). Disponible en: <https://www.polk-fl.net/parents/transportationservices/colts.htm>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

Santa Fe. (2018). “Medio Boleto Estudiantil”. Portal de Gobierno de Santa Fe. Disponible en: [https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/view/full/194520/\(subtema\)/class=%22dropdown-toggle%22](https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/view/full/194520/(subtema)/class=%22dropdown-toggle%22). Consultado el 7 de marzo de 2018.

SEJ . (2015). Estadística Educativa. Secretaría de Educación Jalisco. Disponible en: <http://indicadores.sej.gob.mx/>

SEP. (2008). Glosario: Términos utilizados en la Dirección General de Planeación y Programación. Disponible en: <http://cumplimientopef.sep.gob.mx/2010/Glosario%202008%2024-jun-08.pdf>. Consultado el 18 de octubre de 2017.

SEP. (2012). Reporte de la Encuesta Nacional de Deserción en la Educación Media Superior.

Secretaría de Educación Pública. México D.F.

SEP. (2017). Sistema Nacional de Información Estadística Educativa (SNIEE). SEP. Disponible en: <http://www.snie.sep.gob.mx/>

SITEAL. (2016). Programas de Transferencias Condicionadas orientados a jóvenes. Notas sobre los avances y desafíos en 4 países de la región. Disponible en: http://www.siteal.iipe.unesco.org/sites/default/files/siteal_dato_destacado_transferencias_cond.pdf. Consultado el 15 de diciembre de 2017.

Smeeding, et al. (1993). "Poverty, inequality, and family living standards impacts across seven nations: the effect of noncash subsidies for health, education and housing". Review of Income and Wealth. Series 39. Número 3. Septiembre de 1993.

STC Ltd. (2016). School Transport Matters: A report on school transport provision across the UK 2010-2016. STC Ltd. Marzo de 2016.

UNESCO. (2007). "Glosario". Educación. Disponible en: <http://www.unesco.org/education/GMR/2007/es/glosario.pdf>. Consultado el 18 de octubre de 2017.

UNICEF. (2014). "Programa Construye T en escuelas de nivel medio superior, para el desarrollo de proyectos de vida y prevención de riesgos en adolescentes". Serie Buenas Prácticas. UNICEF. México D.F.

UNICEF. (2016). Niñas y niños fuera de la escuela. Unicef México. Ciudad de México.

Uniradio informa. (2018). "Programa 'Raite' ha sido exitoso, invitan a estudiantes a registrarse". Uniradio informa. 10 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.uniradioinforma.com/noticias/tijuana/508752/programa-raite-ha-sido-exitoso-invitan-a-estudiantes-a-registrarse.html>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

Universidad de Guanajuato. (2017). "Transporte universitario gratuito beneficiará a más de 4 mil 500 estudiantes". Noticias Universidad de Guanajuato. 19 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.ugto.mx/noticias/noticias/10966-transporte-universitario-gratuito-beneficiara-a-mas-de-4-mil-500-estudiantes>. Consultado el 7 de marzo de 2018.

Van Goeverden, C., Rietveld, P., Koelemeijer, J., & Peeters, P. (2006). "Subsidies in public transport", European Transport \ Trasporti Europei, vol. 32.

Van Ristell, et al. (2015). "Quantifying the impacts of subsidy policies on home-to-school pupil travel by bus in England". Transportation. Número 42. Pp. 45-69.

Van de Velde, D. M., and D. Eerdmans (2016). "Devolution, integration and franchising-Local public transport in the Netherlands". Urban Transport Group.

Villa Lever, L. (2014). "Educación media superior, jóvenes y desigualdad de oportunidades". Innovación educativa. Vol. 14. Número 64.

Actores estratégicos entrevistados

Nombre	Cargo	Fecha de la entrevista
Mtra. Lizana García Caballero	Directora General de Política Social de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	02 de octubre de 2017.
Mtro. Moisés de Jesús Maldonado Alonso.	Director General de Programas Sociales de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	02 de octubre de 2017.
Mtro. Waldo Aleriano Sánchez	Director de Planeación y Prospectiva de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	03 de octubre de 2017.
Mtro. Radamanto Portilla Tinajero	Director de Evaluación y Seguimiento de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	05 de octubre de 2017.
Lic. Román Padilla Mora	Coordinador del programa Apoyo al Transporte para Estudiantes.	10 de octubre de 2017.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AMG: Área Metropolitana de Guadalajara

Árbol de Objetivos: es el proceso mediante el cual el Árbol de Problemas se transforma en los medios, estrategias y fines que resolverán el problema estudiado. En él se planean los fines, acciones y resultados deseables.

Árbol de Problemas: el análisis del árbol de problemas ayuda a encontrar soluciones a través del mapeo del problema. El problema principal es representado como el tronco de un árbol y los factores relevantes, influencias y resultados se reflejan como raíces (causas) y ramas (efectos). El árbol de problemas permite desglosar problemas complejos en proporciones manejables y definibles, logrando así un mejor entendimiento del problema y sus posibles soluciones.

Deserción escolar: es un proceso por el cual el estudiante experimenta un alejamiento sucesivo en lo referente a la escuela y en sus diferentes actividades que resultan con el completo abandono de los estudios. Cuando el abandono sucede durante el ciclo escolar se denomina deserción intracurricular y cuando se efectúa al terminar el ciclo lectivo es intercurricular.

Política Pública: conjunto de acciones a realizar a partir de la toma de decisiones en la esfera gubernamental. Es una práctica social propiciada por la necesidad de reconciliar demandas conflictivas o de establecer incentivos de acción colectiva entre aquellos que comparten metas afines para la solución de un problema. Derivan en un programa de acción gubernamental para un sector de la sociedad o un espacio geográfico determinado. Consta de un conjunto de prácticas y de normas propuestas por uno o varios actores públicos y se expresa en forma de intervención, reglamentación, entre otros. Se compone fundamentalmente de un proceso que inicia después de la toma de decisión, en el cuál se realiza una planeación de la política, se implementa y posteriormente se evalúan los resultados.

ANEXO 1. ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICAS

CUADROS

CUADRO 1.	Perfil de los niños y adolescentes excluidos de la educación en México	6
CUADRO 2.	Barreras para la permanencia de los adolescentes en la escuela	8
CUADRO 3.	Principales razones para abandonar la escuela	10
CUADRO 4.	bandono escolar intracurricular en educación secundaria por región. Jalisco, 2008-2015	13
CUADRO 5.	Porcentaje del gasto corriente monetario trimestral destinado al transporte público según decil de ingreso a nivel nacional	18
CUADRO 6.	Estudiantes que asisten a la escuela en alguno de los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara, Zapotlán el Grande o Puerto Vallarta según tipo de entorno y tiempo de traslado a la escuela en 2015	20
CUADRO 7.	Número y porcentaje de estudiantes que asisten a la escuela en alguno de los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara, Zapotlán el Grande o Puerto Vallarta según medio de traslado a la escuela en 2015	21
CUADRO 8.	Tres vías alternativas para la formulación del problema	24
CUADRO 9.	Número y porcentaje de población que asiste a la escuela según último grado de estudios aprobado en Jalisco, 2015	34
CUADRO 10.	Número y porcentaje de escuelas, alumnos y docentes por región. Educación Secundaria en Jalisco, ciclo escolar 2015-2016	35
CUADRO 11.	Número y porcentaje de alumnos y docentes de educación secundaria por municipio. Zona Metropolitana de Guadalajara, 2015-2016	36
CUADRO 12.	Distribución de la matrícula según nivel educativo y contexto territorial en Jalisco, ciclo escolar 2015-2016	38

GRÁFICAS

GRÁFICA 1.	Porcentaje de abandono escolar en educación secundaria. Nacional y Jalisco. 2005-2016	12
GRÁFICA 2.	Abandono escolar en el nivel medio superior. Jalisco y República Mexicana 2010-2016	14
GRÁFICA 3.	Abandono escolar en el nivel superior. Jalisco y República Mexicana 2010-2016	14
GRÁFICA 4.	Evolución del porcentaje de población ocupada según nivel de ingresos. Jalisco, (segundo trimestre) 2010-2017	16
GRÁFICA 5.	Evolución del porcentaje que representa el costo del transporte público en el valor de la canasta no alimentaria, según contexto territorial	17
GRÁFICA 6.	Educación secundaria en el Estado de Jalisco 2015-2016	34
GRÁFICA 7.	Educación media superior en el Estado de Jalisco 2015-2016	36
GRÁFICA 8.	Distribución de estudiantes en educación superior en el Estado de Jalisco 2015-2016	37

ANEXO 2. METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DEL TALLER PARTICIPATIVO.

Objetivos del taller

- 1) Desarrollar, desde un enfoque participativo, uno o más árboles de problemas asociados a las problemática de las poblaciones objetivo del programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes” de SEDIS, de manera que se identifique un problema central, sus consecuencias y sus principales causas.

- 2) Bosquejar alternativas de política pública que se deriven de manera lógica del análisis de las causas del problema público que el programa “Apoyo al Transporte para Estudiantes” busca atender.

Integración del taller

Cada taller se integró con tres tipos de actores:

- a) Funcionarios de la SEDIS, divididos en en:
 - a. Responsables directos de cada programa (dos personas máximo, incluyendo al coordinador).
 - b. Funcionarios ligados al proceso de planeación del programa, por ejemplo de diseñar sus reglas de operación o su matriz de indicadores de resultados (dos personas máximo).

- b) Académicos especialistas en la problemática social de las poblaciones objetivo de cada programa, preferentemente adscritos a alguna institución de educación superior (mínimo 2, máximo 4).

- c) Representantes de organizaciones de la sociedad civil (OSCs) cuyo foco de atención o intervención son las poblaciones objetivo de cada programa (mínimo 2, máximo 4).

Duración del taller

Cada taller tuvo una duración aproximada de 5 horas (incluyendo un receso de 30 minutos).

Dinámica de la sesión y ejes analíticos

Para cumplir con sus dos objetivos, el taller se desarrolló a partir de la reflexión individual de cada uno de sus participantes, así como de la deliberación de las ideas y de su puesta en común. Para ello, la dinámica se estructuró a partir de los siguientes ejes de análisis:

1. ¿Cuál es el principal problema público relacionado con la población objetivo del programa social analizado?
2. ¿Qué efectos o consecuencias genera dicho problema?
3. ¿Cuáles son las causas fundamentales que explican la existencia del problema?
4. ¿Qué alternativas de política pública podrían ponerse en práctica para enfrentar las causas del problema?

El equipo responsable de conducir el taller hizo uso de diversos recursos visuales, informativos, analíticos y tecnológicos para estimular el desarrollo de ideas innovadoras entre los participantes, es decir, para evitar los programas sociales vigentes se piensen como la única solución a los complejos problemas que enfrentan las poblaciones objetivo.

ANEXO 3. LISTA DE PARTICIPANTES AL TALLER DE DIAGNÓSTICO

- Mtra. Karina Hermosillo Ramírez. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

Maestra en Negocios y Estudios Económicos por la Universidad de Guadalajara. Licenciada en Relaciones Internacionales por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO). Es coordinadora de la Licenciatura en Gestión Pública y Políticas Globales del ITESO y del proyecto de reestructura de las Licenciaturas del Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos. Es representante del ITESO ante el Consejo Económico y Social del Estado de Jalisco. Consultora para los siguientes organismos: Secretaría de Desarrollo e Integración Social del Gobierno del Estado de Jalisco, Secretaría de Desarrollo Social del Ayuntamiento de Guadalajara, Fondo de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico del Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C., y The World Bank, México. Ha trabajado en la gestión de proyectos y procuración de fondos federales y estatales para el fortalecimiento de la cadena productiva de la industria electrónica del estado de Jalisco.

- Lic. Román Alonso Padilla. Secretaría de Desarrollo e Integración Social. Actualmente se desempeña como Director de Atención Social en la Secretaría de Desarrollo e Integración Social donde también es coordinador de los programas “Bienesales para estudiantes”, “Bienesales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” y “Apoyo al transporte para estudiantes”.
- Rafael Hernández Piñón. Secretaría de Desarrollo e Integración Social.
- Ernesto Giovanni Lomelí Morales. Secretaría de Desarrollo e Integración Social
- Mtra. Lizana García Caballero. Secretaria de Desarrollo e Integración Social.

Cursó la Maestría en Política y Gestión Pública del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. Actualmente se desempeña como Directora General de Política Social de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social del Gobierno de Jalisco.

- Antonio Arreola Escobar. Colectivo Pro Derechos de la Niñez A.C. (CODENI).
- Martín López Espíritu. Colectivo Pro Derechos de la Niñez A.C. (CODENI). Actualmente se desempeña como Director general del Colectivo Pro Derechos de la Niñez (Codeni).



ANEXO 4. GALERÍA FOTOGRÁFICA DEL TALLER PARTICIPATIVO PARA LA ELABORACIÓN DEL ÁRBOL DE PROBLEMAS DE LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL DE LOS NIVELES SECUNDARIA, MEDIA SUPERIOR Y SUPERIOR EN LOS MUNICIPIOS DEL INTERIOR DE JALISCO.



Foto 1. Presentación de numeralia sobre la población estudiantil en los niveles secundaria, media superior y superior en los municipios del interior del Estado de Jalisco.



Foto 2. Trabajo del equipo uno.



Foto 3. Trabajo del equipo dos.



Foto 4. Presentación del árbol de problemas del equipo uno.



Foto 5. Presentación del árbol de problemas del equipo dos.

DIRECTORIO DE PARTICIPANTES (FICHA CURRICULAR DE CADA UNO DE LOS MIEMBROS DEL EQUIPO DE INVESTIGACIÓN Y ACTORES IMPLICADOS).

Dr. Carlos Moreno Jaimes (investigador principal y coordinador general de la elaboración del diagnóstico del Programa Apoyo al Transporte para Estudiantes)

Maestro en políticas públicas por la Universidad de Chicago y licenciado en administración pública por El Colegio de México. Ha sido investigador visitante en el Centro de Estudios México-Estados Unidos de la Universidad de California en San Diego, investigador visitante en el Instituto de Políticas Públicas y Gobierno de la Universidad de Guadalajara e investigador asociado del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE). Especialista en descentralización del gasto público y evaluación del desempeño de gobiernos locales. Ha sido consultor para el Banco Mundial, para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), así como para diversas instituciones públicas en México. Autor de los libros Democracia electoral y calidad gubernativa: el desempeño de los gobiernos municipales en México (2007) y Seguro Popular y Federalismo: un análisis de política pública (publicado por el CIDE en 2014), entre otros capítulos y artículos en revistas con arbitraje internacional. Durante seis años fue Jefe del Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos del ITESO, donde actualmente es profesor-investigador.

Lic. Alejandra Hernández García (investigadora asociada y coordinadora ejecutiva de elaboración del diagnóstico del Programa Apoyo al Transporte para Estudiantes)

Licenciada en Derecho por el Colegio Universitario Moderno en el Estado de México y estudió la Maestría en Administración Pública y Políticas Públicas en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Desde el 2011 ha sido consultora asociada en temas de género, política pública y evaluación de programas públicos. A partir del año 2013 se desempeña como Directora Ejecutiva de Linter Consultores de México S.C.

Dra. Sofía Collignon Delmar (investigadora asociada de la elaboración del diagnóstico del Programa Apoyo al Transporte para Estudiantes)

Doctora en Ciencia Política por University College London (UCL), maestra en Economía Política por la Universidad de Essex y licenciada en Relaciones internacionales por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. Especialista en descentralización, competencia electoral y opinión pública. Realizó una estancia postdoctoral en la Universidad de Strathclyde en Escocia, Reino Unido.

María del Mar Morales Burkle (asistente de investigación)

Licenciada en Relaciones Internacionales en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO). De 2012 a 2013 trabajó como voluntaria en la organización “MercyShips” proveyendo ayuda médica en la costa de África Occidental. Se desempeñó como becaria de investigación del Doctor Carlos Moreno Jaimes, profesor investigador del ITESO, de 2015 a 2017. Durante su formación profesional participó en algunos proyectos como voluntaria de Amnistía Internacional y formó parte de la Sociedad de Alumnos y el Consejo de su carrera. Desde el año 2015 trabaja como asistente de investigación en Linter Consultores de México.

Félix Moninot (asistente de investigación)

Estudiante de Relaciones Internacionales en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. Cuenta con experiencia en el sector comercial y aduanero pues se desempeñó como Auxiliar de Tráfico en el Grupo CPA y en servicio al cliente en el Hotel Le Richemond en Ginebra, Suiza. Desde octubre de 2017 es asistente de investigación en Linter Consultores de México.

