

7. CONCLUSIONES

El trabajo permitió elaborar una propuesta metodológica que relaciona el nivel de formación con las sanciones aplicadas a los conductores contraventores de las normas de tránsito. Sin embargo, hay que señalar que quizás el principal aprendizaje estuvo en el manejo de muestras con información limitada. En efecto, esta propuesta, aunque en principio se planteó como una relación de causalidad, mostró a lo largo de la investigación sus limitaciones por lo reducido de la muestra y la heterogeneidad de los grupos. Sin embargo, aún con la escasez de datos se lograron identificar algunos aspectos básicos relacionados con el nivel de formación y el número de comparendos, pese a que estadísticamente no siempre los resultados fueron significativos. Por esta razón las siguientes conclusiones deben ser consideradas preliminares y sujetas a una profundización en estudios posteriores.

El nivel de formación de los conductores de servicio público no es, aparentemente, un elemento determinante en la movilidad de la ciudad de Villavicencio. En efecto, aún con las limitaciones, la información disponible permite concluir que tener un bajo nivel de escolaridad, no es sinónimo de ser infractor ni responsable de la congestión vehicular. Antes por el contrario, quienes cuentan apenas con estudios de primaria incompleta registran, junto con los profesionales y los conductores con estudios universitarios, la menor cantidad de comparendos, sin que esto permita concluir una relación de causa y efecto en ninguno de los grupos relacionados. Esta conclusión se enmarca en lo que en el contexto teórico se ha denominado 'Teoría de la Complejidad' en el sentido de los múltiples factores que explican la movilidad y no solamente el nivel educativo.

El estudio encontró que el nivel de formación de los conductores de las empresas de servicio público de la ciudad de Villavicencio, más de la mitad son bachilleres, lo que significa que la formación de estos trabajadores es de un nivel aceptable, aunque también se encuentra casos con conductores con apenas con la primaria y en algunos casos no terminada y otros que exceden la media como son los técnicos laborales. Esto significa que los conductores tienen una estructura intelectual bastante aceptable si se tiene en cuenta que más del 75% tiene estudios secundarios, técnicos o superiores. Es decir, tiene los elementos suficientes para comprender aspectos básicos relacionados tanto con el funcionamiento de los vehículos como con las reglas sociales de la movilidad, lo cual constituye una fortaleza para las empresas y responde a lo que en términos teóricos se denominó 'Movilidad Sostenible'.

En cuanto a la incidencia que tiene el nivel de escolaridad de los conductores en la movilidad urbana de la ciudad de Villavicencio, realmente no se encontró una relación de causalidad, ya que al contrario de lo que se planteó a manera de hipótesis, el nivel educativo no es determinante en la movilidad ni en las infracciones de tránsito.

Aunque el mayor número de infractores se encuentra no entre quienes tienen un muy bajo nivel académico sino entre los bachilleres, esto se explica precisamente porque éstos constituyen la mayoría de conductores especialmente de buses y busetas, donde dos de cada tres de estos trabajadores tienen estudios secundarios completos. Lo anterior significa que factores como la congestión vehicular, la estrechez de las vías, el estrés, la mala señalización y las condiciones de trabajo de los conductores, entre muchos otros factores, explican las sanciones que afectan a los conductores sin consideraciones de nivel educativo.

Se presentaron los posibles escenarios de contraste para cada nivel educativo en los conductores de servicio público en la ciudad, donde se pudo establecer que no hay una preferencia de tipo de vehículo según el nivel educativo, salvo que en los casos de las busetas, los microbuses y los camperos, no hay conductores con estudios universitarios, pero eso no quiere decir que éstos últimos excluyan este tipo de vehículos de sus preferencias, porque en estos mismo autos tampoco hay conductores con primaria incompleta.

Esto aporta elementos importantes para el diseño de política porque algo importante de destacar es que la absoluta mayoría de los conductores tienen la formación básica para comprender lineamientos ambientales y de sostenibilidad económica social y ambiental, entre otras razones, porque el transporte público de Villavicencio se ajusta a los planteamientos de Hernando de Soto (1986), en el sentido de que algunas de las actividades propias del transporte público tienen características muy cercanas a la informalidad.

En términos generales los objetivos se cumplieron; se logró elaborar una metodología que permite analizar la incidencia del nivel de escolaridad de los conductores de servicio público en la movilidad vehicular de la ciudad de Villavicencio, para diseñar políticas de desarrollo sostenible. Al aplicar la metodología aquí propuesta podría contrastarse, si el nivel educativo de los conductores de servicio público de la ciudad de Villavicencio es determinante en la movilidad, y que el grado de escolaridad varía en forma inversamente proporcional con las infracciones de tránsito. Se mostró que los bachilleres constituyen el grupo más numeroso de conductores en la ciudad, lo que indica que esta es una opción de empleo para personas que por alguna razón no optaron por continuar la educación superior.

Como colofón podría decirse que acaso lo más importante no es tanto la educación entendida como el requisito de haber asistido a escuelas o colegios de enseñanza, sino la falta de una cultura ciudadana, un sentido de pertenencia con la ciudad, un conjunto de comportamientos sociales contruidos socialmente que muestre al colectivo la importancia de la convivencia implica, la aceptación de normas de comportamiento individuales en cuanto al cumplimiento de cada quien, pero que se reflejan en el funcionamiento de la sociedad entera. Es en este sentido que debe entenderse el concepto de sostenibilidad social, uno de los componentes de la sostenibilidad ambiental.

De otra parte, el hecho de que los comparendos se tomen como referente del comportamiento de los conductores y por tanto de variable proxy de la congestión vehicular, parte del supuesto de que las autoridades de tránsito actúan de forma eficiente y eso amerita una investigación más profunda que supera los alcances del presente estudio. Sin embargo, hay indicios que permiten inferir que en Villavicencio la policía de tránsito no siempre actúa de forma ética, e incluso, es probable que haya interferencias políticas en los nombramientos antes que consideraciones técnicas. En este sentido, y aunque en términos estrictos el siguiente argumento no se desprenda de la presente investigación, en términos de sostenibilidad es sintomático que veinte agentes hayan sido despedidos y remplazados por otros en el año 2012 y que por esta razón la Alcaldía haya tenido que reintegrar a algunos y comparecer ante los tribunales por los despidos. (El Tiempo, 9 de septiembre de 2012). Además, aunque la información es de hace cuatro años, la Oficina de Control Interno de Villavicencio tenía 70 investigaciones por actos de corrupción según información de dicha Oficina publicada en prensa (El tiempo, 12 de agosto de 2009).

Finalmente, varias observaciones deben hacerse desde el punto de vista de la información. En primer lugar se usó una técnica de muestreo aleatorio simple, pero el universo estuvo compuesto por grupos muy diversos, pero además, en el caso de los camperos, la información es tan limitada que tampoco hubiera funcionado un Muestreo Aleatorio Estratificado. Por tanto, el trabajo que aquí culmina deja varios campos que pueden ser abordados en trabajos posteriores, como por ejemplo el número de comparendos y otras variables diferentes a la formación, como, por ejemplo la edad y el sexo de los conductores de servicio público. En segundo lugar, se tomó información sólo para un año y de ser posible, conviene expandir la muestra a varios años con el fin de obtener indicadores más robustos. Y, en tercer lugar, habría necesidad también de extender el campo de estudio a los conductores de carros particulares, ya que por lo menos de manera preliminar se mostró que la baja formación de los de servicio público es en muchos casos un injusto estereotipo.