

Pobreza y accesibilidad a carretera pavimentada

Seminario FAIS 2018

Taller 2 “Retos y Oportunidades del FAIS para la Focalización y Transparencia en
el Uso de los Recursos

Noviembre 2018

The bottom of the slide features a decorative background of overlapping, semi-transparent green shapes in various shades, creating a layered, abstract effect.

Medición multidimensional de la pobreza

**Ley General
de
Desarrollo
Social (LGDS)**

Medición de la pobreza

Información del INEGI

Indicadores

- Ingreso corriente per cápita
- Rezago educativo
- Acceso a servicios de salud
- Acceso a seguridad social
- Calidad y espacios de la vivienda
- Acceso a servicios básicos en la vivienda
- Acceso a la alimentación
- Cohesión social
- Grado de accesibilidad a carretera pavimentada (**incorporado en la LGDS, DOF 7 noviembre 2013**)

**Información de Interés
Nacional**

**Catálogo Nacional de
Indicadores**

Periodicidad

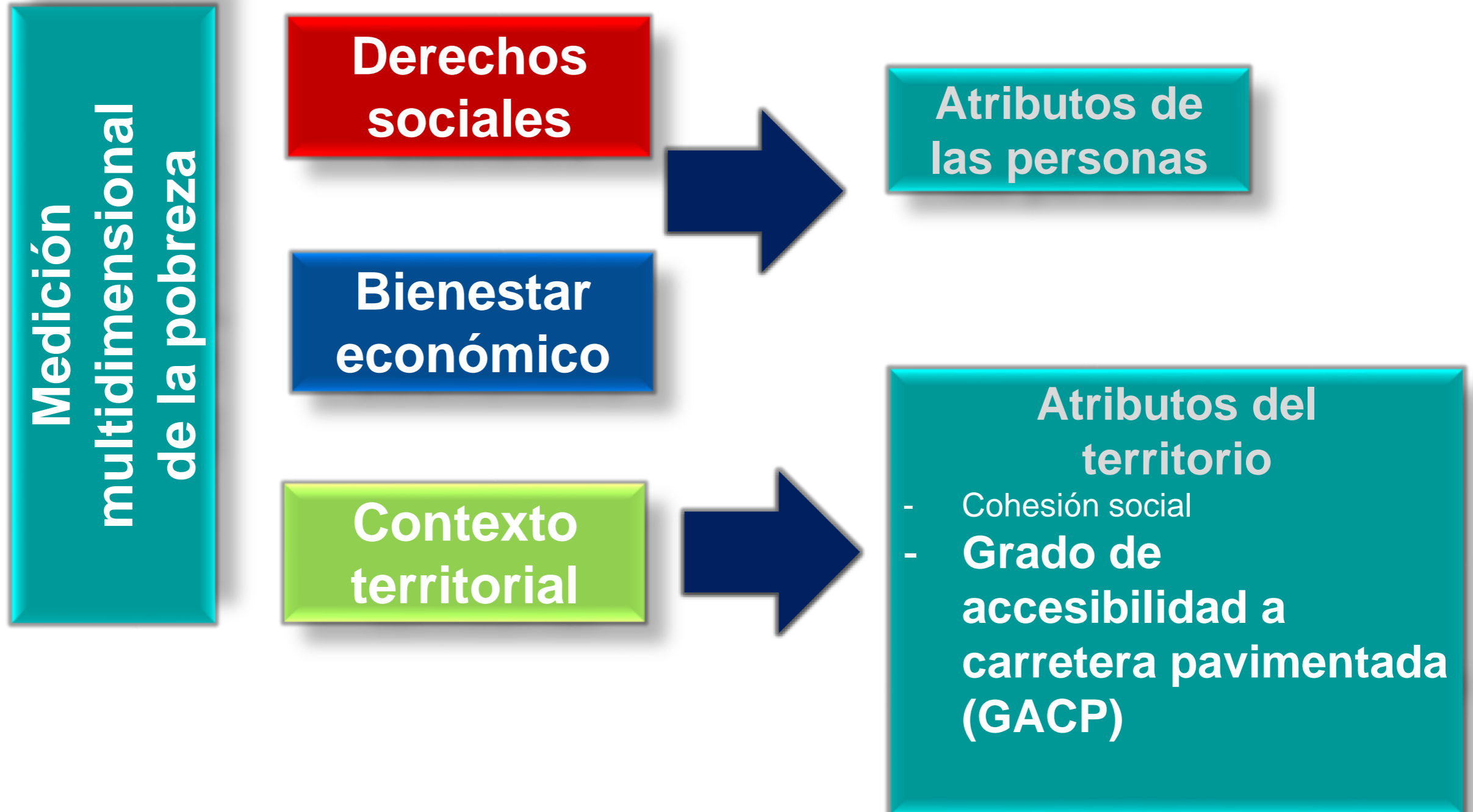
Entidades federativas:

2 años

Municipios:

5 años

Medición multidimensional de la pobreza



Racionalidad para determinar los elementos del GACP

- La accesibilidad refiere a un concepto multidimensional y complejo que involucra tanto factores geográfico-físicos, como sociales (Chias, 2011)
- De acuerdo con la revisión bibliográfica, la accesibilidad se puede dividir en dos categorías:
 - a) Accesibilidad física; versa sobre la cercanía geográfica entre dos puntos, por lo que se deben de considerar elementos relacionados con las **características orográficas y del medio natural** (Aday *et al.*, 1980; Joseph y Phillips, 1984)
 - b) Accesibilidad social o accesibilidad útil; toma en cuenta **la cercanía geográfica y el uso de los servicios** (Niemier, 1997; Sweet, 1997 y Martínez 1995).

Grado de accesibilidad a carretera pavimentada. Atributos principales

- 1 El indicador “Grado de accesibilidad a carretera pavimentada” es un *índice compuesto* medido a nivel de *localidad*.

- 2 La metodología explota el *potencial analítico* de información geográfica de *muy alta especificidad territorial*.

- 3 Su construcción también da cuenta de las condiciones del *entorno*.

- 4 El trabajo fortalece la agenda de *análisis territorial de la pobreza*, como parte de la producción de información estratégica para la planeación de la política social.

Elementos considerados por diferentes propuestas



Indicadores considerados por otras propuestas



Carretera pavimentada

- LGDS artículo 36



Localidades

- Ubicación geográfica
- Número de habitantes



Pendiente del terreno

- Es una condicionante
- Complejidad del relieve incrementa la fricción



Vegetación, uso de suelo y cuerpos de agua

- Funcionan como barreras naturales
- Incrementa la fricción



Transporte público

- Su disponibilidad permite usar la vía
- El tiempo puede ser una limitante



Centros de servicios

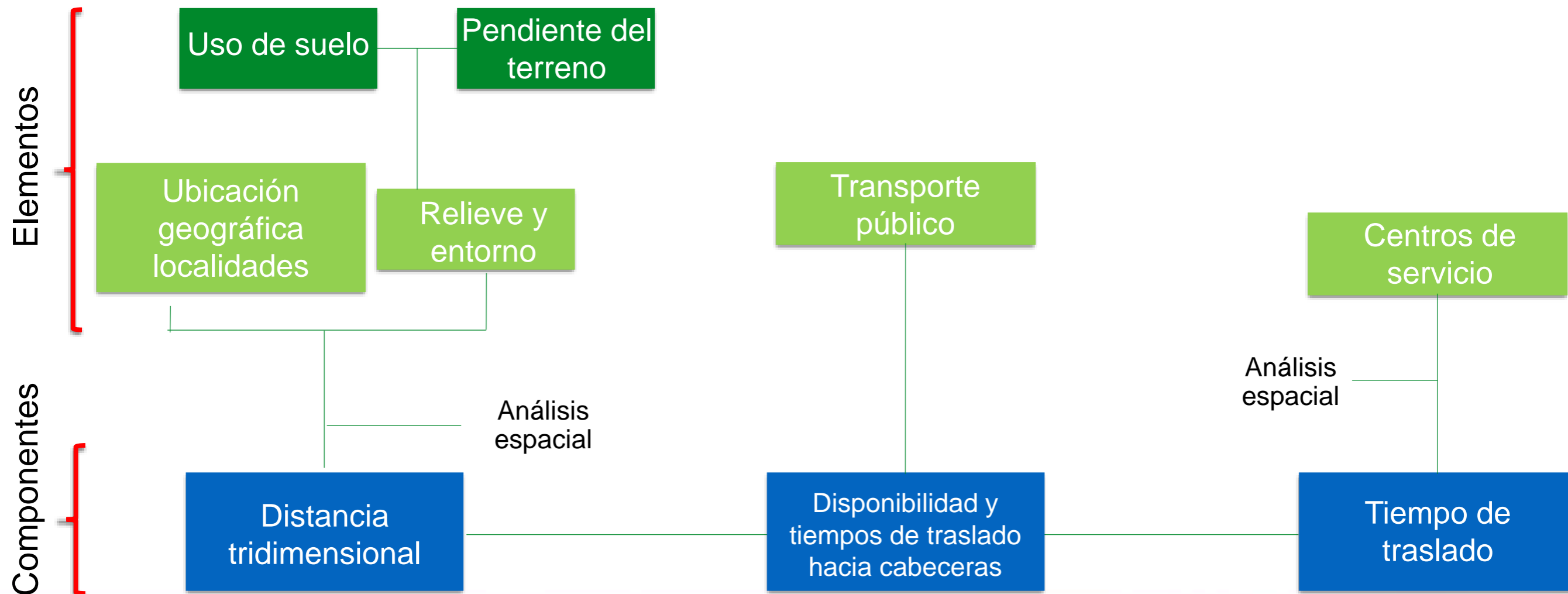
- Localidades de más de 15 mil habitantes
- Concentración de bienes y servicios
- Integran mercados al estar conectadas a la red de caminos



*Centros de servicio: localidades de más de 15,000 habitantes, tienen alta capacidad productiva en bienes y servicios; cuentan con infraestructura; conectan, complementan y apoyan las actividades económicas al estar ubicados en los corredores comerciales (SEDATU, 2015)

Componentes del grado de accesibilidad

La accesibilidad a carretera pavimentada depende de las características del entorno. Una localidad puede encontrarse a un costado de la carretera pavimentada, pero las condiciones naturales (inclinación de terreno, uso de suelo), de falta de acceso a servicios y la falta de transporte público repercutirán en la clasificación del grado de accesibilidad.



Centros de servicio: localidades de más de 15,000 habitantes, tienen alta capacidad productiva en bienes y servicios; cuentan con infraestructura; conectan, complementan y apoyan las actividades económicas al estar ubicados en los corredores comerciales (SEDATU, 2015)

Formación de grados de accesibilidad

A partir de los componentes

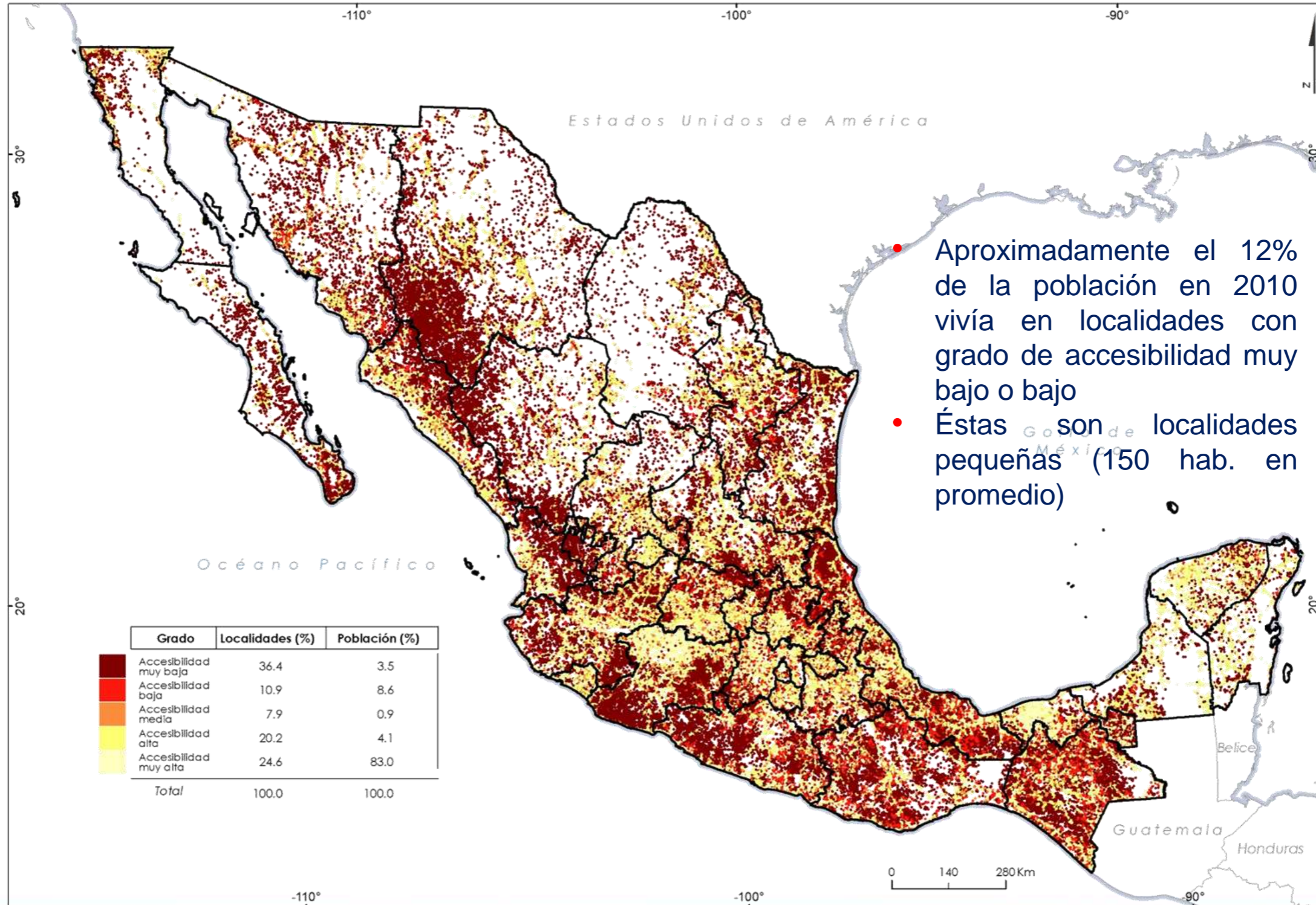
- 1) Distancia (tridimensional) desde la localidad a la carretera pavimentada
- 2) Disponibilidad de transporte público y tiempo de recorrido a la cabecera municipal
- 3) Tiempo de traslado a los centros de servicio,

las localidades se analizaron mediante técnicas de agrupamiento, formándose cinco categorías.

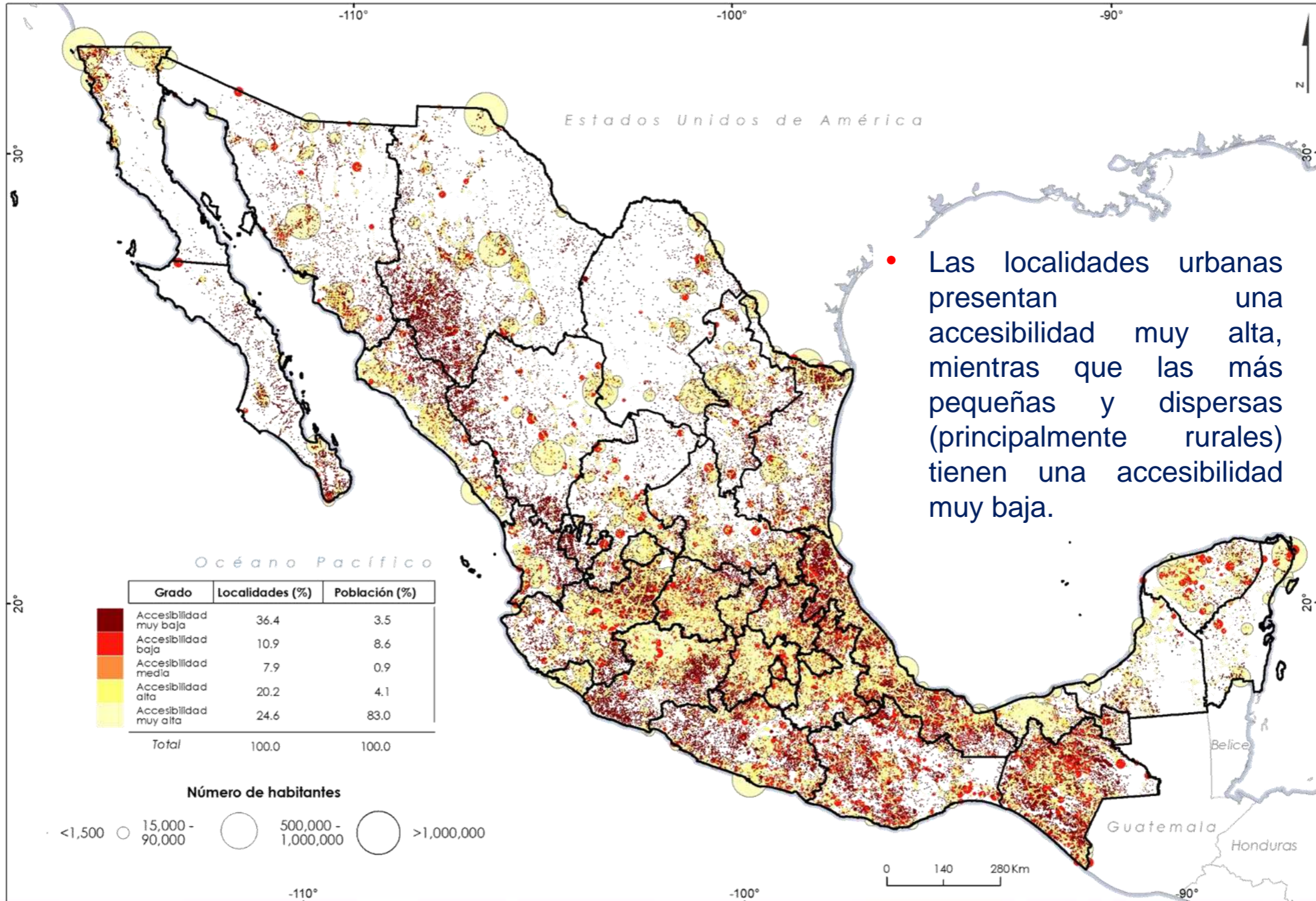
Grado de accesibilidad
Muy bajo
Bajo
Medio
Alto
Muy alto

RESULTADOS

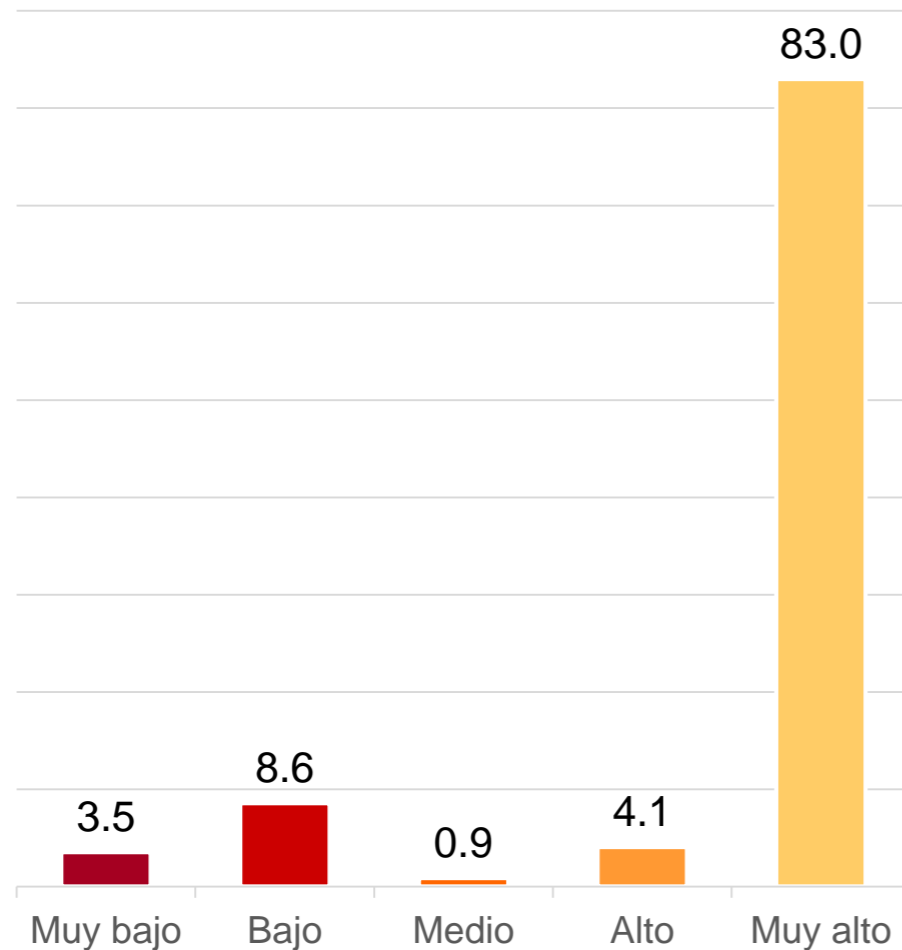
Grado de accesibilidad a carretera pavimentada por localidad



Grado de accesibilidad a carretera pavimentada y tamaño de localidad

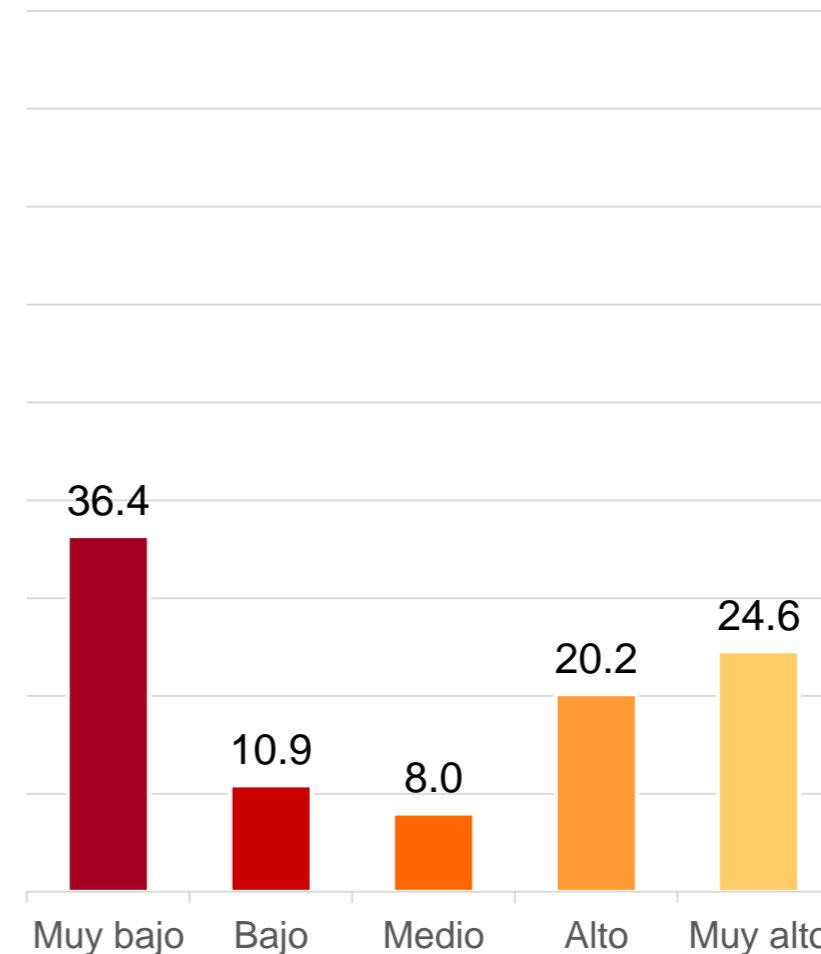


Distribución porcentual de la **población** por grado de accesibilidad, Estados Unidos Mexicanos



- En México, doce de cada 100 personas, residen en localidades con accesibilidad baja o muy baja.

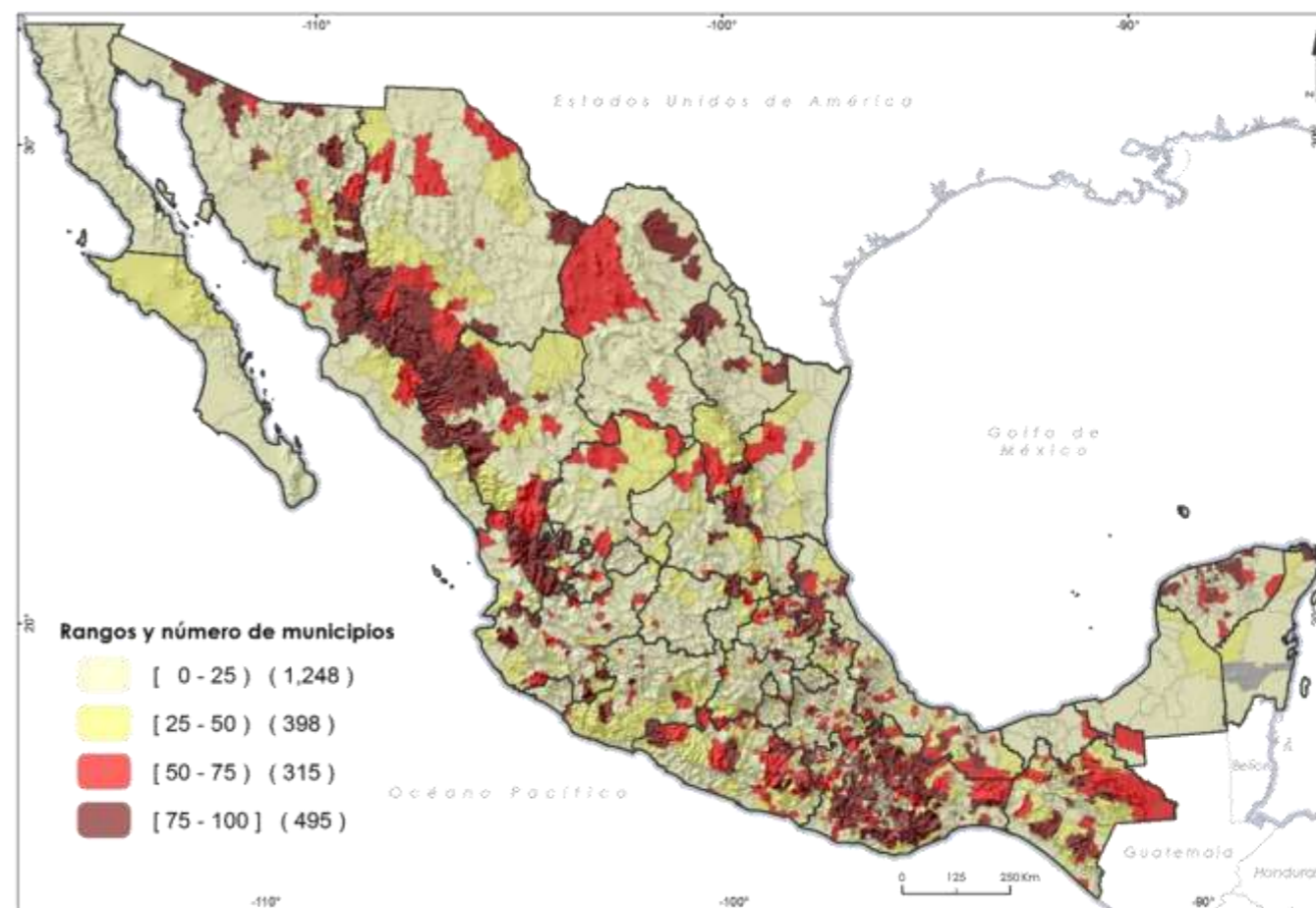
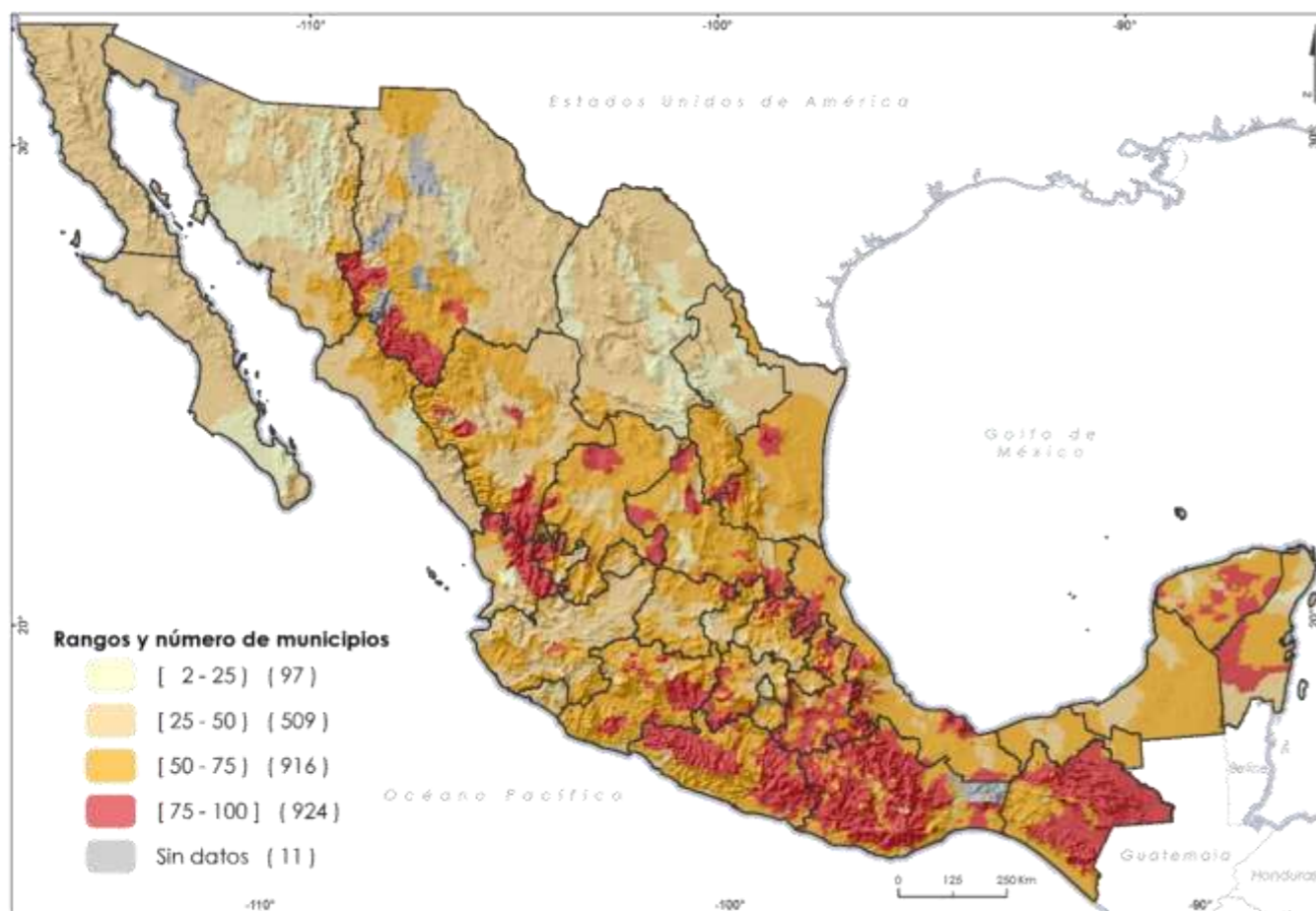
Distribución porcentual de las **localidades** por grado de accesibilidad, Estados Unidos Mexicanos



- En casi la mitad de las localidades, la accesibilidad a carretera pavimentada es baja o muy baja.

Porcentaje de la población en situación de pobreza a nivel municipal, 2015¹

Porcentaje de población con grado de accesibilidad muy bajo o bajo por municipio, 2010²

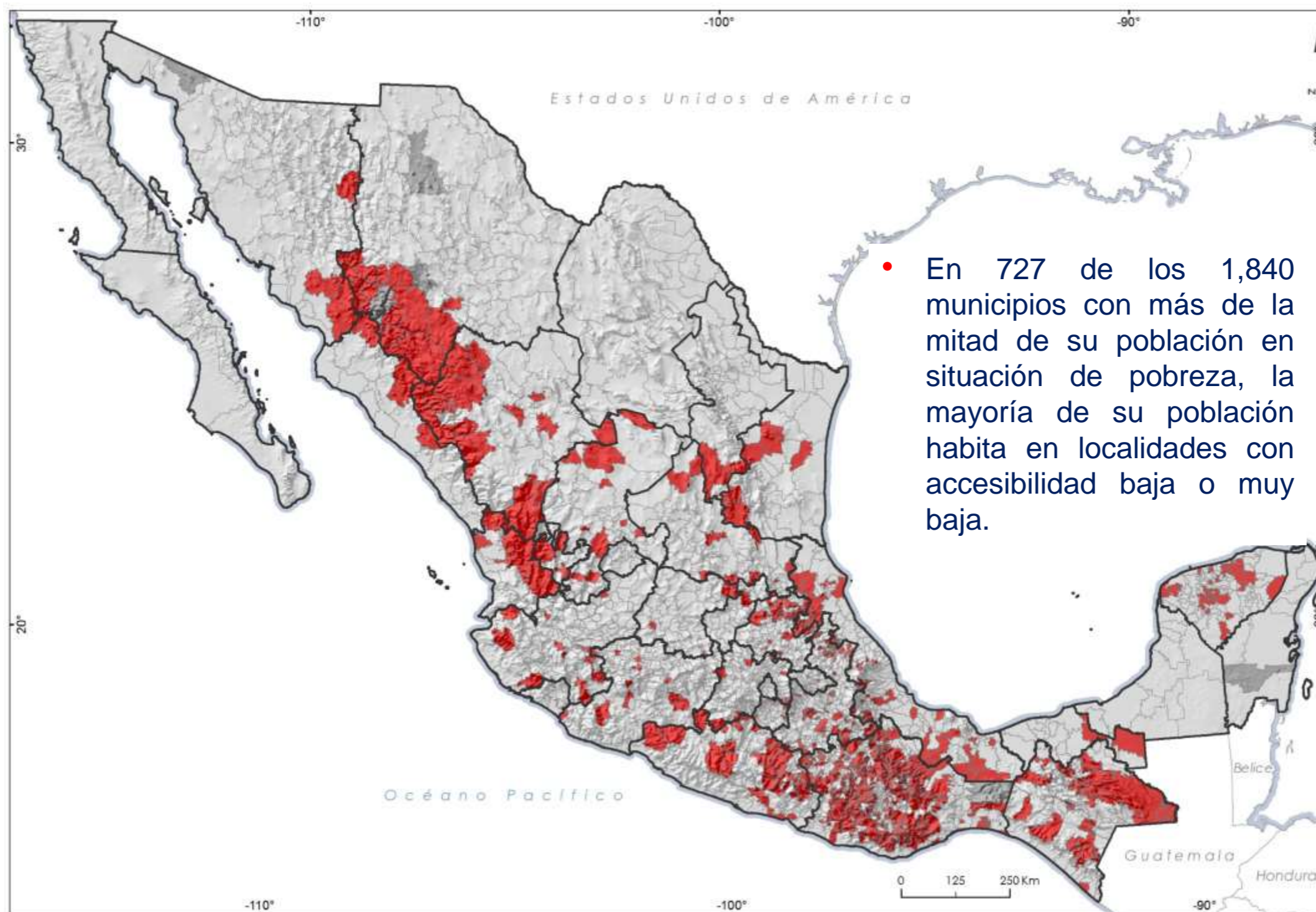


- La concentración de municipios con porcentajes de población en situación de pobreza superiores al 75% presentan un patrón similar de distribución de los municipios con grado de accesibilidad bajo o muy bajo. Algunas características de éstos municipios son que se localizan en las zonas de montaña, en su mayoría son municipios indígenas y con dispersión de sus localidades.

¹Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el Modelo Estadístico 2015 para la continuidad del MCS-ENIGH y la Encuesta Intercensal 2015.

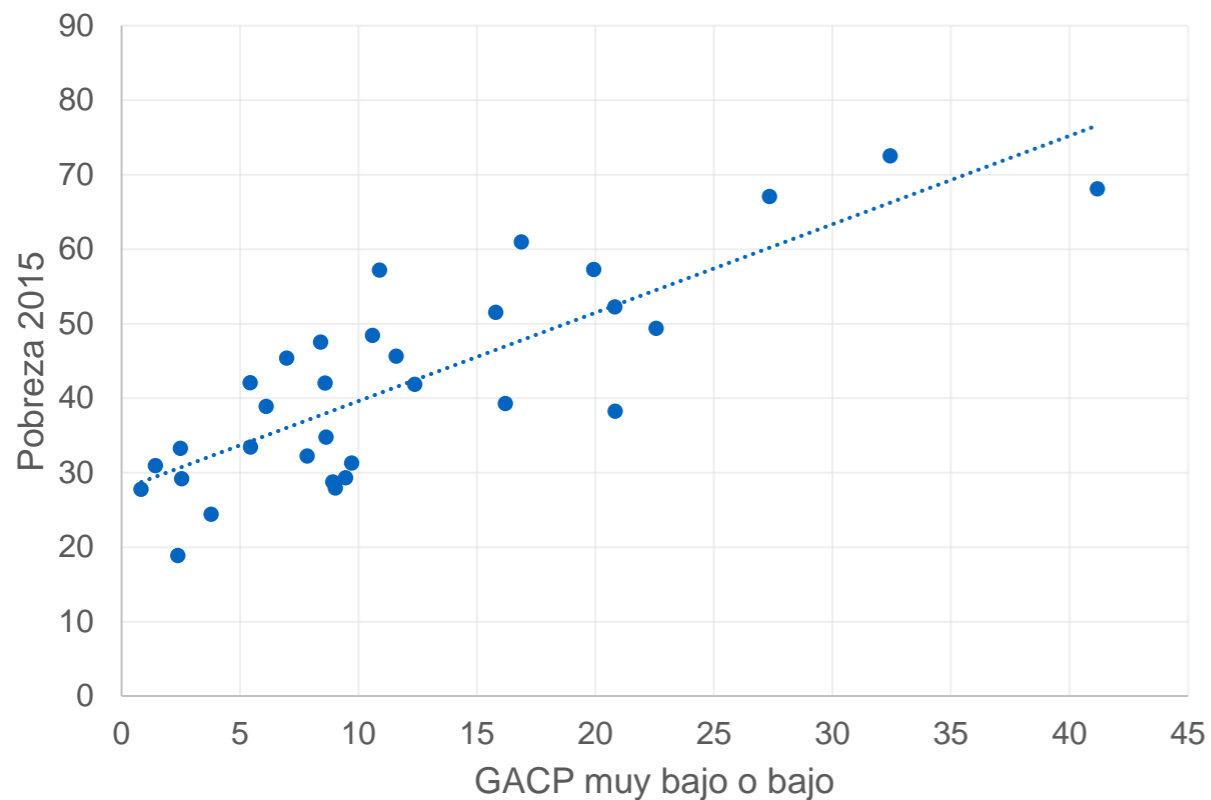
²Fuente: estimaciones del CONEVAL.

Relación entre accesibilidad muy baja o baja y pobreza



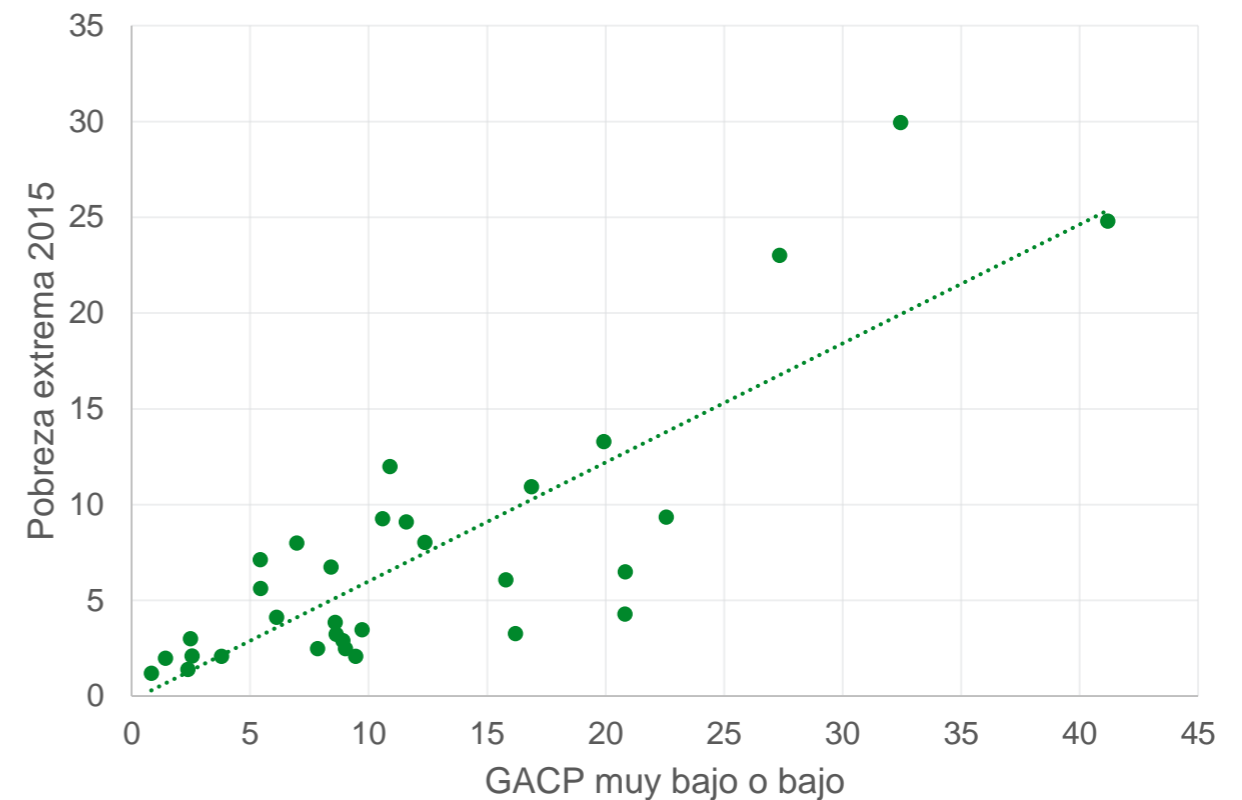
Relación entre pobreza/pobreza extrema con el porcentaje de población con GACP muy bajo o bajo a escala estatal

Pobreza



Correlación 0.81

Pobreza extrema



Correlación 0.85

- La correlación entre la incidencia de personas en pobreza (o bien pobreza extrema) con el porcentaje de población con GACP bajo o muy bajo es positiva.

GACP y la política pública

El GACP constituye un elemento adicional para apoyar la **política pública** para el desarrollo social, ya que la mejora de la accesibilidad de un territorio influye no solo en el desarrollo económico, sino también en el bienestar social.

- Permite identificar de forma puntual a las localidades que presentan deficiencias en la infraestructura vial.
- Proporciona elementos para diseñar y crear estrategias sobre infraestructura vial, esto permitiría mejorar la conectividad dentro de los municipios y/o de manera regional.
- Es una herramienta complementaria para el análisis de la dispersión de las localidades rurales en el país.
- Algunos elementos de la metodología que utiliza el GACP se pueden implementar para determinar la accesibilidad hacia otro tipo de servicios como educación o salud.

ANEXO

Insumos

Red Nacional de Caminos

- Formato vectorial (líneas)
- SCT, IMT e INEGI, 2017

Información centros de servicio

- Formato vectorial (polígonos)
- Localidades de más de 15 mil habitantes
- Base de datos ArcGIS, 2018

Uso de suelo

- Formato vectorial (polígonos)
- Formato ráster
- INEGI, 2014

Continuo de Elevaciones Mexicano

- Formato ráster (pendientes)
- INEGI, 2012

Transporte público

- Base de datos: infraestructura y características de localidades de menos de 5,000 habitantes
- INEGI, 2010

Localidades

- Formato vectorial (puntos)
- ITER 2010
- INEGI, 2010

Información de contacto

**Consejo Nacional de Evaluación
de la Política de Desarrollo Social
(CONEVAL)**

www.coneval.org.mx

Av. Insurgentes Sur 810
Colonia Del Valle
Delegación Benito Juárez
C.P. 03100, Ciudad de México

**Ricardo César Aparicio Jiménez
Director General Adjunto de Análisis de la
Pobreza**

**Correo electrónico:
rcaparicio@coneval.org.mx**