Boletín No 6 *Abril, 1990*

CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES

Universidad de San Carlos de Guatemala

La problemática del transporte urbano en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala

I. PRESENTACION

El Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de San Carlos de Guatemala (CEUR), presenta el siguiente análisis del transporte urbano colectivo en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala (AMCG), ya que considera que una solución coyuntural no será suficiente, como lo demuestra la propia historia del problema y el grado de agudización que ha alcanzado. Su solución exige enfrentársele de una forma más amplia, llegando al estudio de las causas estructurales que lo determinan, para luego poder proponer mecanismos apropiados de funcionamiento, con impacto a mediano y largo plazo.

Se introduce como nuevo elemento de análisis, el cuestionamiento a toda la matriz del sistema de transporte urbano particular y colectivo y señala que su obsolescencia es beneficiosa a un reducido grupo de empresarios capitalistas que lo monopolizan. Otro factor decisivo de esta crisis, son los bajos salarios que paga en general el sector privado y el Estado, que no son suficientes para enfrentar la espiral inflacionaria que afecta en este caso las tarifas del transporte, todo ello especialmente en detrimento de los trabajadores y de la población en general. Para finalizar, se hace notar que las cifras que sirven de base a este boletín se refieren hasta el mes de abril del año en curso.

La Coordinación

II. Introducción

Históricamente, la problemática del transporte urbano colectivo ha sido detonador del descontento popular, como sucedió en 1978 y más recientemente en 1985, cuando autobuses fueron incendiados produciendo cruentos enfrentamientos entre la fuerza pública y la población descontenta. Las protestas estudiantiles y la oposición del pueblo al aumento en el costo del transportó colectivo no se han dejado esperar tampoco en esta ocasión[1]. Esta vez, derivado principalmente de las medidas recientes de política económica que el gobierno democristiano adoptó en materia monetaria, bancaria, crediticia y cambiaria. El 6 de noviembre di 1989[2], la Junta Monetaria estableció un sistema de tasas de cambio flexibles o flotantes, que tiene como característica principal que el precio externo de nuestro signo monetario el quetzal, sea fijado por el libre juego de las fuerzas del mercado: la oferta y demanda de divisas, esto considerando determinados supuestos de la Teoría Económica, que bien podrían no estar presentes en la realidad guatemalteca, en donde existe una oferta oligopólica por parte de los "productores" de divisas. Como consecuencia de ello, la paridad establecida por el banco central (US $ 1.00 = Q2.70) mercado extra bancario, en el sistema de tasas de cambio constantes o fijas anterior, fue quebrada por el mercado paralelo ("negro"), depreciándose el quetzal en el lapso de tres meses un 48% en relación al dólar de los Estados Unidos de América, hasta que la autoridad monetaria asumió una flotación "sucia" y estableció medidas crediticias y cambiarias, las cuales fueron adoptadas por Junta Monetaria el 20 de febrero de 1990.[3] Recientemente, el 10 di Abril, el presidente de esta entidad, Licenciado Lizardo Sosa López, anunció nuevas medidas de política económica, como la eliminación del subsidio cambiario a los combustibles, lo cual se traducirá en aumentos en el costo del transporte de la mayor parte de bienes y servicios, acelerando un proceso inflacionario sin precedentes en la historia del país. Desde que se realizó la liberalización del tipo de cambio, hace cinco meses, el quetzal se ha depreciado frente al dólar de los Estados Unidos de América en un 58%.

Los empresarios del transporte (autobuseros y microbuseros) exigieron un aumento en el precio del pasaje, argumentando que la depreciación cambiaria había alterado el precio de sus insumos importados, lo cual socavaba el margen de ganancia de sus operaciones y hacia inviable desde el punto de vista del capital su actividad. EL gobierno demócrata cristiano no atendió de inmediato esa reivindicación, por lo que los empresarios efectuaron dos paros del transporte colectivo, previo a las

---

1 Protestas estudiantiles: Prensa Libre, 16.1.90:p.14 y 2.2.90:p.8; El Gráfico, 2.2.90:p.3 y 6. Quemas de autobuses: Prensa Libre, 2.2.90:p.8; El Gráfico, 19.1.90:p.7. Crisis que genera el Transporte: La Hora, 16.6.89:p.8; 4.7.89:p.9; 18.12.89:p.7.

2 Boletín Informativo, Banco de Guatemala. Año 1, No.11. 30 de Noviembre de 1989.

3 Nuevas Medidas adoptadas por la Junta Monetaria el 20-2-90. El Gráfico, 22.2.90:p.3. Las medidas tomadas en Abril: El Gráfico, 10.4.90:p.5. Prensa Libre, 18.4.90:p.30.

fiestas de fin de año[4]. Por su parte, los trabajadores sindicalizados del transporte exigían un aumento del salario nominal, entre otras reivindicaciones[5]. EL Congreso de la República y el señor alcalde de la ciudad se sindicaron mutuamente la responsabilidad de la falta de acción para resolver el conflicto[6]. Al final, el precio del pasaje de los microbuses aumentó en un 33%[7] y los autobuses en un 100%[8]. Ante la amenaza de los estudiantes de nivel medio a tomar medidas de hecho si el citado aumento no era rebajado, el gobierno demócrata cristiano debió aplazar el inicio del ciclo lectivo[9]. Como una solución, se planteó la posibilidad de la aprobación del "pase o carné" escolar que reduciría el costo del pasaje únicamente para los estudiantes[10] , tal como sucede en otros países. Después de un largo impasse, la comisión específica que estaba en funciones para la resolución del problema, consiguió que el Congreso aprobara un subsidio temporal de Q2.250.000.00 por este concepto.

Las reacciones a las medidas de política económica adoptadas por la Junta Monetaria, en vísperas de la Semana Santa, no se han dejado esperar. La junta directiva de la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos Capitalinos afirmaba que los precios del pasaje en el transporte, diurno y nocturno, se dispararían de inmediato a niveles exorbitantes, mientras que los usuarios del transporte habrán de recibir, no estoicamente, también incrementos en los precios de los bienes y servicios que constituyen la canasta básica. Por su parte, los pilotos del servicio no descartan medidas de hecho para asegurar no sólo el cumplimiento de los acuerdos pactados con los empresarios del transporte urbano, sino también exigir que el Congreso de la República revise a corto plazo la ley del subsidio al transporte urbano, para garantizar la fiscalización de su manejo por parte de las "cooperativas" beneficiarias[11].

---

4 Empresarios rechazan incremento. La Hora, 07.12.89:p.5. La Hora, 14.12.89:p.5.; La Hora, 18.12.89:p.8.; La Hora 19.12.89: p.5 y 8. Empresarios no aceptan rebaja en pasaje a Estudiantes. La Hora, 02.01.90:p.

5 Trabajadores del Transporte Urbano. La Hora, 29.12.89: p.5; La Hora, 11.12.89:p.5 y 12.12.89:p.5; La Hora, 2.12.89: p.8; La Hora, 21.12.89:p.8.

6 Controversia Arzú Congreso. La Hora, 02.01.90:p.8.; La Hora, 03.01.90:p.5; La Hora, 21.12.89:p.5.

7 Ruleteros solicitan aumento tarifar, La Hora, 15.12.89: p.5.

8 Aumento en el pasaje de los autobuses urbanos: La Hora, 28.11.89:D.6.

9 Aplacado Inicio del Ciclo Escolar. El Gráfico, 19.01.90: p.10; La Hora, 31.1.90:p.6. Estudiantes: Medidas de Hecho. La Hora, 28.12.89: p.8. y 31.1.90:p.5.

10 Comisión Formada. La Hora, 19.12.89:p.6. La Hora, 13.12.89: p.5, 3.1.90:p.6, 4.1.90:p.6, 6.1.90:p.6. Prensa Libre, 2.2.90:p.2, 3.2.90:p.2 y 22.2.90. El Gráfico, 21.1.90:p.9 y 16.2.90:p.5.

11 Resolución del carné escolar. El Gráfico, 16.2.90:p.5 y 14.3.90:p.3. Nuevas reacciones: El Gráfico, 10.4.90:p.5 y 18.4.90:p.5.

III. HISTORIA RECIENTE DEL PROBLEMA

Theodore Caplow[12] señala que después de los terremotos de 1917 18 existía un sistema de autobuses pequeños, en manos de empresas privadas. Otro estudio realizado por el Departamento de Problemas Nacionales de la Facultad de Ciencias Económicas, de nuestra Universidad[13], afirma que es a partir de 1932 que se empieza a prestar el servicio de transporte urbano por medio de concesiones de rutas a particulares, cuando la ciudad contaba con menos habitantes y su extensión era diez por ciento de lo que es actualmente. En aquella época operaban dos empresas: La Seguridad y la Empresa de Autobuses de Guatemala y ya se observaba cierto desorden e ineficiencia en la prestación del servicio. Posteriormente se otorgaron otras concesiones, pero el surgimiento de nuevas áreas pobladas en la ciudad impuso un rezago estructural en el transporte urbano, que es el que sigue predominando.

Ya en la década de los sesenta, ante el deterioro del servicio de transporte, organismos de la Universidad de San Carlos ofrecieron ayuda técnica gratuita. En 1965, el Director del Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales (IIES), Licenciado Rafael Piedrasanta Arandi, se dirigió al entonces alcalde Francisco Montenegro Sierra, ofreciéndole realizar un estudio completo del problema con el fin de proponer soluciones realistas. En su misiva le mencionaba los problemas inherentes al sistema de transporte utilizado: altos costos de operación, utilización poco racional del equipo, congestionamiento de la ciudad, exceso de vehículos en uso, recorridos duplicados, etc. Cuatro años más tarde, el Licenciado Piedrasanta Arandi, siendo decano de la Facultad de Ciencias Económicas, reiteró la oferta al alcalde Licenciado Ramiro Ponce Monroy, en momentos en que la Municipalidad se había visto obligada a intervenir los servicios de autobuses. En esta comunicación se sugería la conveniencia de municipalizar el servicio. Ninguno de estos alcaldes se atrevió a que la Universidad realizara el estudio, sin haber inclusive contestado las cartas de oferta.

A inicios de la década de los setenta, al celebrarse el Primer Simposio de Desarrollo del Área Metropolitana, en vísperas de la toma del poder municipal por el Licenciado Manuel Colom Argueta, el IIES y la Facultad de Ciencias Económicas recomendaban que la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala realizara los estudios necesarios para municipalizar los transportes urbanos, única forma posible para

---

12 Caplow, Theodore (1966). La Ecología Social de la Ciudad de Guatemala. Ciudad de Guatemala: Ministerio de Educación Pública. Cuadernos del Seminario de Integración Social Guatemalteca. 60p.

13 Departamento de Problemas Nacionales. Facultad de Ciencias Económicas Universidad de San Carlos de Guatemala. (1988). Elementos fundamentales de la problemática del Servicio de Transporte en el Area Metropolitana de Guatemala. Revista Presencia, No.10, 1988, p.9 41.

resolver los múltiples problemas que planteaba la organización del servicio de transporte público urbano[14].

Durante la administración municipal de Colom Argueta, el IIES, la Secretaria de Integración Económica de Centro América (SIECA), la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala y el Sector Privado delegaron representantes, quienes en 1972 elaboraron un estudio para la remodelación de las rutas asimismo recomendaron la aplicación del Reglamento del Transporte y el establecimiento del dividendo único[15].

A mediados de julio de 1973, el sindicato de Pilotos Automovilistas presionó a los empresarios para que se les otorgara un incremento del 50% en los salarios. Los transportistas plantearon que tal política salarial era viable, siempre y cuando se les beneficiara con estímulos fiscales, subsidios en el consumo de combustibles, exoneración de arbitrios municipales y, adicionalmente, se autorizara un incremento en el precio del pasaje de Q0.05 a Q0.10 el día domingo. El 21 de diciembre de 1973, los empresarios de transporte elevaron ilegalmente la tarifa (de Q.0.05 a Q.0.08 para los días lunes a sábado y a Q.0.10 para los domingos), haciendo caso omiso de las prevenciones del alcalde y de las protestas de los usuarios. Este hecho obligó a la Corporación Municipal a intervenir, el 3 de Enero de 1974, los once consorcios y 628 propietarios individuales. El Gobierno Central, cercanas las elecciones, presionó a los empresarios para que cobrara la tarifa anterior. Sin embargo, la municipalidad tuvo que rebajar el arbitrio sobre pasajes del 7,5% al 5%. A su vez, el Gobierno Central acordó un subsidio de 600,000 galones de diesel mensuales[16].

Una de las mayores crisis del servicio del transporte urbano acontece en 1978 durante la administración municipal del Coronel Abundio Maldonado Gularte y del gobierno del General Fernando Romeo Lucas García. El servicio de transporte se había deteriorado continuamente en las últimas dos décadas, hasta desembocar ese año en una situación verdaderamente caótica. El 13 de Julio de 1978, estalló una huelga de pilotos de buses que reinvindicaban aumento de salarios nominales que los empresarios se negaban a otorgar, aduciendo imposibilidad económica en tanto no se elevara el precio del pasaje. El 14 de Julio, a través de un acuerdo gubernativo, se formó una Comisión Interdisciplinaria[17] para dar una solución definitiva al problema

---

14 Comisión Específica designada por la Rectoría. (1978) Estudio para la creación de la Empresa Única de Transporte Urbano para la Ciudad de Guatemala y su Área de Influencia. Ciudad de Guatemala: Mimeo. 42p. p. 2-12.

15 Comisión Técnica del Transporte. (1972) Informe del Trabajo efectuado para la reorganización de las rutas de autobuses urbanos. 71p.

16 Comisión Específica, Op. Cit. p. 3 4

17 Comisión Interdisciplinaria constituida por los Empresarios, los Pilotos, la Universidad de San Carlos, la Asociación de Periodistas de Guatemala, las Cámaras Patronales, la Iglesia Católica, los Usuarios, varios ministerios de gobierno y la Municipalidad.

del transporte. Esta comisión llegó a las siguientes recomendaciones: a) el servicio de transporte urbano colectivo tiene que ser asumido por la municipalidad a través de una empresa única, con autonomía financiera y administrativa; b) en base al aumento en el costo de vida, el salario de los pilotos debía tener un mínimo de Q4.90 diarios; c) el precio del pasaje debe mantenerse en QO.05 como tarifa única; d) el Estado aportará medio millón de quetzales como capital de trabajo de la empresa única en formación, además de apoyarla a través de la banca estatal en la obtención del capital necesario para adquirir vehículos nuevos, más los que estuvieran en buenas condiciones de las propias empresas, conforme su valor comercial; e) no debería pagarse ninguna indemnización, "derecho de llave" u otro elemento intangible similar a las empresas del transporte urbano que operan en base a concesiones, licencias, permisos, etc.; f) mientras se conociera el estado financiero de la nueva empresa, esta recibiría el subsidio diesel que el Estado venía entregando a los empresarios privados.

La administración municipal del Coronel Maldonado Gularte y el gobierno del General Fernando Romeo Lucas García hicieron caso omiso a la recomendación de crear la empresa única de carácter público, como lo sugirió la comisión creada por el propio Estado. Una nueva huelga de los pilotos, por motivo de despidos ilegales, obligó al ministro de trabajo a convocar a la comisión interdisciplinaria a una reunión urgente, el 12 de Agosto, en la cual los pilotos ofrecieron retornar al trabajo ante la promesa de los patronos de reinstalar a los despedidos y la del ministro de trabajo de obtener la firma del Presidente de la República en un acuerdo que fijaría en QS.13 su salario mínimo diario. En esa reunión, só pretexto de respetar la autonomía municipal, se le otorgó al alcalde, Coronel Maldonado Gularte, un plazo de 30 días para que la Corporación Municipal resolviera en definitiva qué solución le daría al problema del transporte urbano. Para comprender a fondo el problema, esta disposición contravenía y contradecía el acuerdo del 14 de Julio, que creaba la comisión que recomendaría en definitiva la solución al problema del transporte, lo cual cumplió proponiendo la creación de una empresa única. Así, la Corporación Municipal intervino el servicio mientras empezaban a transcurrir los 30 días acordados, y no sólo se abstuvo de introducir algunas mejoras en el transporte sino que hubo hasta esmero en demostrar que tal servicio no podría ser bien administrado por una entidad pública. La Universidad que había ofrecido públicamente asesoría técnica, sin ningún costo, a fin de organizar la empresa única de transporte, nunca fue llamada a realizar esta tarea, cuyos delegados contaban con suficiente capacidad y calidad técnica, administrativa y gerencial.

El 26 de septiembre, el Presidente de la República reunió a los miembros del Consejo Municipal y convinieron elevar a Q.0.10 el precio del pasaje, previendo el alza que se esperaba tendrían los combustibles en 1979. Con ello, se burlaba el gobierno luquista del pueblo y se favorecía explícitamente a los empresarios. Así, el ejecutivo coincidió plenamente con el alcalde Maldonado Gularte en sus propósitos de asegurar a las empresas privadas de transporte urbano la máxima ganancia a costa de los sectores populares. Los usuarios, sintiéndose frustrados por la medida adoptada por el Consejo Municipal, iniciaron la publicación de pronunciamientos y

ejecución de actos de protesta, especialmente por medio de sus sindicatos y asociaciones estudiantiles. El descontento popular se manifestó en quema de autobuses destrucción de vitrinas y negocios comerciales. Paulatinamente un paro de labores iba generalizándose, especialmente de los empleados públicos organizados por el Consejo de Entidades de Trabajadores del Estado (CETE). El deterioro de la situación se evidenció dejando un saldo de 24 muertos y 254 heridos.

Ante la gravedad de los hechos, un grupo de concejales y síndicos de la comuna logró con dificultad, el 6 de Octubre, reunirse y revocar la medida que elevó a Q0.10 el precio del pasaje dejándolo a su nivel precedente: Q0.05. A este precio los empresarios se negaron a prestar el servicio, dejando parcialmente a los usuarios sin transporte por espacio de once días. El descontento popular, generalizado, mantuvo la negativa de los usuarios a pagar Q.0.10; obligando al Presidente de la República, General Lucas García, a buscar una salida al conflicto. La "solución" encontrada fue otorgar a las empresas, durante S años, un subsidio de Q.0.035 por cada pasaje vendido de Q.0.05; lo cual quedó sancionado en el Decreto 65 78 del 12 de Octubre de 1978 que señala que éste sería el único subsidio para las empresas y en consecuencia, ya no percibirían el subsidio diesel y otras exoneraciones que venían gozando. No obstante, poco tiempo después, pudo comprobarse que las empresas estaban pagando el 5% del arbitrio municipal sobre el valor de los boletos y no el 7.5%, como anteriormente lo pagaban. Así gradualmente los empresarios pusieron a operar sus autobuses. La comisión especifica designada por la Rectoría de la Universidad de San Carlos, preveía con acierto que el "...subsidio asegura a los empresarios una ganancia adicional a la que venían percibiendo. (Incluso se abre una puerta ancha para que algún empresario deshonesto pueda ocurrírsele destruir boletos aun no vendidos, haciéndolos pasar como si ya lo hubieran sido, para luego recibir el subsidio. Esta operación le daría una ganancia neta de Q.0.0325 por boleto, luego de descontar el 5% del impuesto municipal. Esta ganancia ilegal sería difícil de detectar mientras la venta total diaria de boletos no exceda de 800,000 que fija el decreto 65-78)".

La comisión específica estimaba que el subsidio sería de Q 10.1 millones anuales y de Q 50.5 durante el lapso de tiempo contemplado, fondos que serían tomados de lo asignado a escuelas, hospitales, obras públicas, etc., por lo que, al final, dada una estructura tributaria predominantemente basada en los impuestos al consumo (indirectos), los sectores populares pagarían de nuevo la cuenta. No hay que

olvidar que los exiguos ingresos que devenga la mayor parte de la población son destinados al consumo de subsistencia, imposibilitando cualquier capacidad de ahorro.

Todavía en 1978, paralelamente a los 800 autobuses aproximadamente en operación, circulaban —según la comisión específica— cerca de 4,000 microbuses sin ninguna reglamentación, que proporcionaban a sus propietarios ganancias extraordinarias, cobrando pasajes por arriba de las tarifas de los autobuses (Q.0.10 a Q.0.15 por pasaje diurno). En los umbrales de este servicio se constataron indicios de que sus propietarios lo eran también de autobuses, algunos de ellos eran o habían sido funcionarios de gobierno.

Finalmente, la comisión específica señalaba que el subsidio otorgado en 1978 a los empresarios podría haber cubierto más de dos veces la inversión necesaria para crear la empresa única, cuya inversión se estimaba en 22 millones de quetzales. Adicionalmente, con los 10 millones que se pagarían en el primer año pudo haberse cubierto una y media veces el valor de todos los autobuses en servicio, cuyo valor se estimaba en Q7.0 millones.

Lo anterior es una prueba irrefutable —para que los economistas neoliberales la estudien con el afán de refinar su interpretación sobre el papel que juega el Estado Capitalista en la Economía— de lo bien que sirve el Estado a las diversas fracciones de la burguesía, en detrimento de los intereses de los sectores populares. La comisión específica concluía con reincidente acierto: "El subsidio no hizo mas que ocultar el problema de fondo, cual es la existencia de un sistema de transporte obsoleto que está operando a muy altos costos en perjuicio del país." Estas "Jornadas Populares de Octubre de 1978"[18] reivindicativas de la población urbana de la ciudad, culminaron con el asesinato del presidente de la AEU, Oliverio Castañeda de León y marcan el inicio de una de las peores campañas sistemáticas de represión al movimiento popular.[19]

---

[18] Serios antecedentes marcan las Jornadas Populares de Octubre de 1978. Véase: Asociación de Estudiantes Universitarios (AEU) y la Facultad de Ciencias Económicas (1977) Jornadas de Agosto de 1977. Ciudad de Guatemala: AEU FCCEE. 64p.; Centro de Investigaciones de Historia Social (CEIHS) (1979). Panzós, Testimonio. Ciudad de Guatemala, Mayo de 1979. 112p. Sobre las Jornadas populares de Octubre de 1978, Véase: Coordinadora de Organizaciones Sindicales y Populares. (1979) Jornadas Populares de Octubre de 1978. Ciudad de Guatemala: Sin Editora. 68 p.

[19] Véase: Voz informativa Universitaria, No.1, Época VI, año V, Julio de 1979, 56p.; Revista Universidad de San Carlos, II Época, No.9, 1978, Separata No.10, 87p., titulada Oliverio Castañeda de León, Homenaje, Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, año I, Número extraordinario, Noviembre de 1978, 41p.

Manifestación del 20 de Octubre de 1978 celebrando el triunfo de las luchas en contra del alza al pasaje urbano, al finalizar fue asesinado el dirigente estudiantil Oliverio Castañeda de León.

De acuerdo a la ponencia presentada por el CEUR a un Seminario Latinoamericano,[20] durante el régimen de facto del General Oscar Humberto Mejía Victores, se tomaron una serie de medidas de política económica que agravaron las condiciones de vida de la población. Dentro de las medidas de política monetaria, se autorizó el régimen de emergencia en las transferencias internacionales en forma temporal, se establecieron tres tipos de mercado cambiario (libre, licitaciones y pagos esenciales) y se legalizó el mercado paralelo ("negro") con las llamadas Casas de cambio, autorizadas para operar en 1958. Los efectos de estas medidas fueron una mayor especulación con dólares de los Estados Unidos, la devaluación de nuestro signo monetario y el encarecimiento de los insumos, materias primas, bienes y servicios importados, que repercutían a su vez en el índice inflacionario.

En abril de 1985, el gobierno de facto quiso implantar el "paquete tributario" que afectaba a sectores dominantes, quienes ante la expectativa de los nuevos impuestos o del aumento de la alícuota tributaria y del impacto cambiario aumentaron precios, dada la "dolarización" de la economía que las medidas de política económica causara. Estos sectores lograron que el gobierno diera marcha atrás con su proyecto tributario. Poco después, se autorizó el incremento a la gasolina para subvencionar el diesel y cubrir los $40 millones trimestrales que exigía la factura petrolera. Estas medidas retroalimentarías las tendencias inflacionarias y especulativas que se hacían sentir desde el inicio de 1984. Como corolario, sucede una fuerte pérdida del salario real que se traduce en un

[20] Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR). (1985) Movimientos reinvidicativos en Ciudad de Guatemala, Agosto-Septiembre 1985. CIUDAD DE GUATEMALA: Mimeo - CEUR/USAC. 11p.

asfixiamiento de los sectores populares y en los menos favorecidos de las capas medias. Esta situación hizo aflorar exigencias de orden reivindicativo de tipo salarial, que se convirtieron en la huelga magisterial, del sector público, de los empleados bancarios, etc. Como se sabe, todo esto sucedió en un marco en el cual la "dolarización" de la economía impacta casi todos los precios excepto los salarios, y cuando las organizaciones de los trabajadores se encontraban en un proceso reorganizativo, después de haber sido reprimidas brutalmente durante el régimen laquista. Siguiendo la lógica de los reajustes de precios ante el impacto cambiario, el gobierno de facto autorizó en septiembre un aumento al pasaje del transporte urbano, que era del 100% para los autobuses y de 50% para los microbuses. El desbordamiento del descontento popular, iniciado por los estudiantes de enseñanza media, sucede desde los últimos días de agosto con paros y protestas que luego se tornarían, en manos de los sectores populares, en protestas masivas y violentas poniendo al gobierno de facto en una situación difícil, y en peligro el llamado "proceso de retorno a la constitucionalidad".

Los movimientos de los sectores populares urbanos sin organización definida derivaron en una forma espontánea de violencia, enfrentando a la fuerza pública, con un trágico y doloroso saldo de 40 muertos y cientos de heridos. Hoy, como entonces, el régimen y los medios de comunicación a su servicio, presentaron estos hechos como simple "vandalismo"[21].

El 2 de septiembre, los sectores populares realizan una primera concentración en la plaza de la Recetoría, en el campus carolingio, que reúne 5.000 personas aproximadamente, con la finalidad de hacer una marcha al centro de la ciudad. La fuerza pública, en una actitud intimidatoria, se fue acercando a la ciudad universitaria por la Avenida Petapa. Simultáneamente, otros sectores importantes de la ciudad, 6a ave. de la Zona 1; las cercanías del Palacio Nacional y del Centro Cívico, 18 calle de la misma zona, Avenida Bolívar, etc., eran escenarios de múltiples enfrentamientos entre los sectores populares y los cuerpos represivos. Se esperaba, que el 5 de ese mes estaría conformado un Frente Popular cuyos fines ya no sólo apuntaban al rechazo del alza del precio del transporte urbano sino también a la escalada en el costo de la vida.

El 3 de septiembre los acontecimientos continuaron con mayor violencia, una batalla sostenida entre estudiantes y la fuerza pública en los alrededores de la puerta de acceso a la ciudad universitaria, sobre la Avenida Petapa. Simultáneamente, otros sectores importantes de la ciudad, 6av. de la zona 1; las cercanías del Palacio Nacional y el Centro Cívico, 18 calle de la misma zona, Avenida Bolívar, etc., eran escenarios de múltiples enfrentamientos entre los sectores populares y los cuerpos represivos. Se esperaba que el 5 de ese mes estuviera conformado un Frente Popular cuyos fines ya no solo apuntaban al rechazo del alza del precio del transporte urbano sino también a la escalada en el costo de la vida. El

---

[21] Simple "Vandalismo": Prensa Libre, 2.2.90: p.1 y 8.

3 de Septiembre los acontecimientos continuaron con mayor violencia, una batalla sostenida entre estudiantes y la fuerza pública en los alrededores de la puerta de acceso a la ciudad universitaria, sobre la Avenida Petapa, culminó con la nefasta ocupación de la Universidad por efectivos del ejército, en horas de la noche de ese mismo día, hecho sin parangón en nuestra historia. El gobierno de facto de Mejía Víctores aprovechó la ocasión para desviar la atención de la opinión pública, al tiempo que se veía en la necesidad de dar marcha atrás con el aumento en el precio del pasaje, obligado por la repulsa popular.

Las reivindicaciones populares continuaron en los centros de trabajo alrededor de los siguientes puntos: a) libertad para los detenidos en las manifestaciones de los días anteriores; b) repudio total a la ocupación por el Ejército de la Universidad; c) protesta contra el alto costo de la vida, solicitando bajar el costo de los productos que constituyen la canasta básica y mejoras salariales; d) rechazo a la violencia represiva del Estado, especialmente en contra del Grupo de Apoyo Mutuo (GAM).

El gobierno de Mejía Víctores, dándole otro enfoque a la crisis inmerso en un contexto caracterizado por un déficit fiscal y escasez de divisas "adopta" las medidas siguientes: precios tope a los medios de consumo básico similares a los que circulaban en el mes de Agosto, especificando marcas de determinados productos en algunos casos, concesión de una bonificación de emergencia para los trabajadores del Estado por un monto de Q50.00 mensuales, no agregados al salario nominal; represión escalonada a los laborantes que se declaran en huelga, enviando a la fuerza pública incluso a los lugares de trabajo para coaccionar al que no trabaje y, finalmente, racionalización del combustible a los distribuidores y a los consumidores, otorgándoles 10 galones del carburante (diesel ó gasolina) a la semana.

Como se constata en esta breve historia del problema, el actual sistema de transporte urbano ha causado muchos problemas a la población, al Estado y a los propios empresarios. La revelación de la maraña de intereses en su seno, nos permite tener una concepción mínima de las medidas que deberían adoptarse para mejorar su funcionamiento.

IV. ELEMENTOS PARA ABORDAR LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE URBANO

Una de las hipótesis fundamentales para analizar la problemática del transporte urbano en la AMCG, consiste en que su obsolescencia acentúa la dependencia comercial, política, social y económica que sufre Guatemala frente a los países industrializados de occidente, lo cual beneficia directamente a una fracción reducida de la burguesía nacional y a una contraparte extranjera. Los inconvenientes del mal servicio, los altos riesgos, la carga económica, la pérdida de tiempo y eficiencia son asumidos por los trabajadores, la mayoría de empresas y la población en general.

La otra hipótesis, es que la mayoría de la población tiene bajos ingresos que no le permiten pagar los satisfactores básicos, especialmente aquellos de locomoción. Estos últimos se hacen imprescindibles en las áreas urbanas, ya que el papel del transporte colectivo es vital toda vez que vincula distintas actividades económicas a través del traslado de personas, integra zonas y funciones de la metrópoli y homogeniza diversas áreas urbanas. Satisface, además, una necesidad de reproducción de la sociedad capitalista, dependiente y subdesarrollada. Es un importante elemento en la reproducción de la fuerza de trabajo urbana y por tanto una parte del costo de transporte debería ser cubierto por el sector productivo. El servicio del transporte urbano colectivo ha devenido, como se sabe, en una actividad productiva y lucrativa.

En Guatemala los sueldos y los salarios además de bajos han sufrido un violento deterioro en términos reales, ante la espiral inflacionaria. El IIES[22] afirma que entre 1972 y 1982 "debido a la escalada de precios de los bienes y servicios (mercancías) indispensables para el consumo de la población, el poder adquisitivo interno del "Quetzal" se ha deteriorado, bajando de 100.0 centavos en 1972 a 37.0 centavos en 1981, encontrándose en septiembre de 1982 al nivel de 36.6 centavos." En otras palabras, en una década el quetzal perdió 63.4 centavos del poder adquisitivo que tema en 1972. Este Instituto reveló que la evolución del salario mínimo urbano promedio, entre 1972 y 1982, en términos reales ha disminuido en términos de "poder de compra" al bajar de Q1.57 diario a Q1.28; pese a los incrementos salariales nominales acordados en 1973 y 1980. Así, los trabajadores urbanos no han podido mantener siquiera el "nivel de vida" que tenían en 1972, habiendo reducido su capacidad de compra en un 22.7%. La tasa media de inflación para esta década fue alrededor del 12% anual.

Esta tasa de inflación resulta baja en comparación con las experimentadas en la década de los ochentas, que ya alcanzaron cifras del 37.1% en 1986 y de 20.2% anual en 1989. En este período el poder adquisitivo del Quetzal a caído de 100.0 centavos en 1980 para 40.0 centavos en 1989[23]. Es decir, el Quetzal perdió 60.0 centavos del poder adquisitivo que tenía en 1980. Un experto economista en la cuestión, el Licenciado Orellana González[24] estima que la pérdida del poder adquisitivo del quetzal, en el mismo período, ha sido todavía mayor que la señalada: 65 centavos. Las actividades productivas "urbanas" por excelencia, la industria

---

22 Instituto de Investigaciones Económicas y sociales (IIES), Boletín Economía al día, No.11. Noviembre de 1982, p.4.; y No. 1. Enero de 1983, p.6.

23. Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales (IIES). Boletín Economía al día, No 8. Agosto de 1989, 8p.. - Banco de Guatemala. (1989) Boletín estadístico, Octubre - Diciembre 1987. 67p.

24 Orellana González, René Arturo. (1990) La Población ante la encrucijada: Deterioro de su nivel de vida. Diario Prensa Libre, 12 de marzo de 1990. p. 33 y 83.

manufacturera paga en quetzales corrientes un salario promedio mensual de Q365.16; la construcción Q222.63; electricidad Q342.91; comercio Q434.82; transporte Q282.87 y servicios Q283.52. En promedio, estas actividades "urbanas" pagan Q321.81 mensuales a sus trabajadores. Considerando una familia "típica" de cinco miembros, sabemos que a precios de mayo de 1989, la dieta mínima familiar tenía un costo de Q263.75 mensuales, o sea que necesitaba de esa cantidad para cubrir los niveles básicos de consumo de alimentos, sin dedicar absolutamente nada a otros gastos. Si tres miembros de esta familia realizan cuatro viajes día en el servicio de transporte urbano gastarían Q2.40 diarios (4x0.20x3) y suponiendo que lo utilizan 20 días al mes, gastarían Q48.00 mensuales, o sea 15% de su ingreso familiar. Si sumamos el gasto en transporte mas la dieta mínima familiar obtenemos que esa familia gaste Q311.75 mensuales en alimentos y transporte, sobrándoles Q10.06 para satisfacer otras necesidades como salud, educación, vivienda, recreación, etc.

Las cifras revelan con dramatismo la difícil situación económica de la mayoría de los trabajadores urbanos. Y se comprueba, que las medidas de política económica del gobierno demócrata cristiano "dolarizaron" los precios de la economía guatemalteca, excepto, como queda claro, los sueldos y salarios. Este es e! resultado del proceso de "ajuste" de precios, que hace comprender porqué el aumento de las tarifas del transporte colectivo se han convertido en detonante de protestas populares, factor fundamental de rebelión en las últimas dos décadas.

Con relación a la primera hipótesis, en la medida en que el sistema de transporte colectivo es ineficiente y obsoleto, un segmento de la población con ingresos altos y medios aumentan la demanda por vehículos automotores particulares que el país no produce, demanda que conlleva a la de mercancías consustánciales al empleo del automóvil. Además, del propio proceso de ''filtraje'' (venta de automóviles adquiridos "nuevos" a un mercado secundario de "usados" comercializados, entre otros por los predios) de automóviles de propietarios de mayor ingreso para otros de menor, aumenta la demanda por llantas, tubos, repuestos y accesorios, aceites, lubricantes, etc.,. El incremento en la circulación de automóviles hace necesario la ampliación de las vías, calzadas y carreteras existentes, la conservación de las mismas, pavimentación de vías y construcción de viaductos que permitan descongestionar un tránsito de automóviles cada vez más creciente.

Consustancial al problema, lo es la valorización de la tierra urbana (el uso del suelo urbano) que se hace efectiva, principalmente en aquellas áreas que por su localización logran internalizar renta urbana: áreas de parqueo, esquinas apetecibles para el comercio de bienes y servicios con énfasis al expendio de gasolina (la nueva modalidad de las gasolineras, que además de vender los insumos inherentes a su actividad, se han convertido en pequeños supermercados). Es este rubro importante elemento en el incremento de la demanda que se deriva del aumento del parque automovilístico, dado que Guatemala no es productor de automóviles y sus demandas derivadas y menos aún de combustibles. El consumo de combustibles, lubricantes y

la importación de vehículos automotores para el transporte particular, cuya factura es cada vez mayor, impactada y retroalimentada por la flotación del quetzal que hasta ahora sólo se ha depreciado frente al dólar de los Estados Unidos, acentúa la dependencia comercial, principalmente frente a países como Japón, Estados Unidos de América, Brasil, Corea, Alemania Federal, Italia, etc.

Esta situación favorece a las multinacionales productoras de automóviles, cuya lista extensa puede comprobarse a través de las marcas de los vehículos en circulación en las calles citadinas (Toyota, Datsun, Mitsubishi, Nissan, Honda, Volkswagen, Ford, BMW. Fiat, etc.) y sus conspicuos distribuidores nacionales, naturales miembros de la Burguesía Comercial (entre otros, los Cofiño, Saravia, Fischer, Canella, Maegli, Lowenthal, etc. y sus concesionarias) y las "petroleras" o compañías distribuidoras que operan en Guatemala (Compañía Petrolera Chevron, S. A.; Texaco Guatemala Inc.; Compañía Distribuidora Guatemalteca Shell, Esso Central América Inc.), todos los cuales incrementan sus ventas y ganancias.

De tal forma, es evidente que en la balanza comercial y cambiaria, el propio sistema de transporte urbano colectivo también ejerza un fuerte impacto, a través del aumento en las importaciones que su obsolescencia genera en mercancías sustitutivas. El propio presidente del Banco de Guatemala reconoció[25], antes de la sustitución del cambio del sistema de tasas de cambio fijas o constantes por uno de tasas flexibles o flotantes, que esta situación provoca fuertes presiones sobre la balanza cambiaria. Es notable el hecho de que el mismo presidente del banco central no se haya opuesto a la rebaja de aranceles para la importación de automóviles, ahora que el sistema de tasas de cambio es flexible o flotante, y que esté de

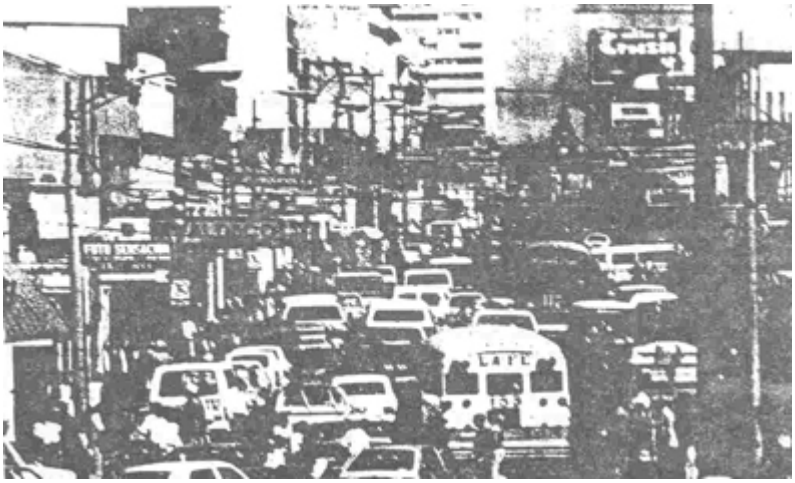
[25] Observaciones del Presidente del Banco de Guatemala sobre el Proyecto de Reforma al Decreto Ley No.146-85. Revista Banca Central, No. 1, Año I, Abril Junio 1989. Guatemala, C.A. p. 49 56. Véase al respecto: El Gráfico 11.9.89:p.21.

acuerdo con que el precio de los combustibles adopte su "precio de mercado" sin ningún subsidio, sin proponer una opción a nivel global que le permita al país disminuir su dependencia económica y política en este rubro. A pesar de que teóricamente el sistema de tasas de cambio flexibles es regulado por las fuerzas del mercado, y tal como lo ha dicho varias veces el presidente de la Junta Monetaria tiene alzas y bajas, sólo las primeras se han sucedido desde el establecimiento del nuevo sistema. Cualquier estudiante neófito en Microeconomía sabe que las fuerzas del mercado no pueden proporcionar un precio de equilibrio, de una forma libre, cuando la oferta es oligopólica, tal el caso de los bancos del sistema y sus proveedores.

Por otra parte, al analizar el propio sistema de transporte urbano colectivo, o sea su oferta, nos encontramos con que la Municipalidad de Guatemala otorga concesiones a diversas empresas privadas de autobuses y de microbuses, las cuales no por ser empresas privadas o "cooperativas" brindan un eficiente servicio como abogan los eternos apologistas de las bondades del sistema de "libre empresa". Las limitaciones en el servicio del transporte urbano brindado por las empresas privadas se manifiestan a través de su alto costo (incluido el subsidio), escasez de unidades y de rutas, demora en la circulación entre una unidad y otra, hacinamiento en las unidades, explotación excesiva de los pilotos, quienes además son cobradores y mecánicos, lo que provoca lógico mal humor, con comportamiento abusivo, histérico, descortés para los usuarios. A lo anterior hay que agregar, la contaminación ambiental que genera, conjuntamente, con el número creciente de automóviles, jeeps, camionetas "agrícolas" (suburban) trailers y camiones en circulación. Aunque la contaminación ocasionada por el transporte es, en general, poco significativa, si se le compara con el manejo irracional de los recursos naturales renovables y el mal empleo de pesticidas, en el área metropolitana ya empiezan a detectarse altos niveles de contaminación, especialmente de ruido y emanación de monóxido de carbono, ambos dañinos a la salud humana. Sin embargo, debe destacarse que desde el punto de vista ecológico, una ciudad con un ineficiente sistema de transporte provoca serios daños económicos, estéticos y al bienestar humano, además de hacer uso ineficiente de la energía, la cual podría utilizarse en otras esferas de la producción.

Especial mención merecen los servicios de transporte brindados por las empresas privadas o cooperativas de microbuses. Estos no poseen un horario pre establecido, sino circulan conforme "el pasaje" existente o sea su demanda coyuntural, convirtiéndolo eficiente desde el punto de vista del ofertante del servicio e inoperante desde la óptica del demandante o usuario: grandes sectores urbanos de población. En la propia ciudad universitaria puede verificarse esta circunstancia anómala, durante la escuela de vacaciones que funciona en el mes de diciembre, cuando los estudiantes afrontaron serios problemas de transporte al salir de sus clases, dado que a las 20:30 horas los buses y los microbuses brillaban por su ausencia. Las condiciones mecánicas de las unidades que prestan el servicio son deplorables en general, o que a la par de un pésimo sistema vial y deficiente ingeniería de tráfico tiene como consecuencia un alto índice de accidentes que se ha

convertido en una cotidianidad tristemente trágica para los guatemaltecos[26]. Las condiciones de hacinamiento, en este tipo de transporte, son todavía más severas, toda vez que los "ruleteros" y sus gritones, tratan de ocupar el espacio de sus pequeñas unidades desafiando leyes físicas y espaciales.



El carácter caótico y obsoleto del sistema de transporte colectivo, puede medirse a través de las deseconomías o externalidades negativas que provoca y que afecta a las empresas privadas y públicas cuyos trabajadores tienen que movilizarse con dicho sistema, y que por su ineficiencia las propias empresas se ven obligadas a contratar servicios de transporte para sus empleados. Para los trabajadores, la obsolescencia del sistema de transporte colectivo, acarrea un alto costo social, significa una prolongación de la jornada de trabajo, toda vez que los proletarios para llegar a tiempo a los centros de trabajo deben emplear un tiempo exageradamente monótono y largo, en una ciudad todavía pequeña, que supuestamente no debiera presentar dichos problemas.

Sólo en este sentido, el Estado debería intervenir para corregir un status quo que afecta negativamente el funcionamiento del propio sistema capitalista en general. Las fuerzas productivas están lo suficientemente avanzadas para ofrecer una solución, el desarrollo tecnológico actual en materia de transporte urbano colectivo tiene a su disposición varias opciones que van desde el metro subterráneo (muy caro para la situación económica del país) hasta el sistema de troilebuses eléctricos de dos pisos, pasando por el metro de superficie, cuyo estudio parece ya haber sido realizado[27].

---

[26] Accidentes de tránsito, La Hora, 08.12.89:p.8. En seis meses accidentes de tránsito dejan 803 muertos y 1911 golpeados.

[27] Metro, Solución al Trasporte Urbano. Revista de Noticias, El Gráfico, 21.01.90:p.38.

V. ALGUNAS CIFRAS DE LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Trataremos de dar una cuantificación parcial y aproximada de lo que cuesta la obsolescencia del sistema de transporte urbano. La importación de automóviles de transporte particular representó en 1979 un 3.5% del total de las importaciones CIF (costo, seguro y flete incluidos) del país, mientras que los accesorios para los vehículos en mención representaron 0.5% de ese total. Así, se gastaron en esos rubros de importación 56.2 y 7.3 millones de quetzales de ese año. De todos es sabido, que el período mas grave en la historia económica contemporánea de Guatemala se dio entre 1979 y 1985. En 1982 se importaron vehículos de transporte particular con valor de apenas 23.4 millones de quetzales y en accesorios 6.5 millones de quetzales, caries muy bajas para la tendencia histórica. Para todo este período, parece evidente que la estrategia del consumidor de vehículos particulares fue recurrir a las reparaciones y mantenimiento permanente del parque existente y no su renovación, lo cual se verifica a través del estancamiento durante ese lapso en la factura que se pagó por concepto de accesorios para vehículos particulares, a pesar de la caída en las importaciones de vehículos nuevos. No obstante, en 1984, las importaciones de este tipo de vehículos ya habían sufrido un repunte al alcanzar 31.7 millones de quetzales, sumados a 7.4 millones por concepto de accesorios. En términos relativos, cada rubro de los anteriormente citados representaron 2.5% y 0.6% del total de las importaciones del país[28]. Entre 1985 y 1988, las importaciones de vehículos de transporte particular consumieron de las divisas del país 127.0 millones de dólares y los accesorios 10.8 millones. Es decir, que ambos rubros aumentaron a 4.1% su participación en las importaciones[29].

La dependencia comercial y económica se ha acentuado en lo que se refiere a la incidencia del petróleo y derivados en el comercio exterior. Esta afirmación puede ser verificada a través de dos indicadores. Uno de ellos, nos muestra la participación porcentual del petróleo y derivados en las importaciones CIF totales del país[30]. En el período 1975 1985, ese indicador pasó del 11.8% al 22.7%. De tal suerte, la dependencia comercial y económica con respecto a la importación de petróleo y derivados se duplicó en diez años, variable que explica en parte, como lo veremos más adelante, el actual sistema de transporte al inducir el aumento en la demanda de vehículos particulares, lo que a su vez aumenta el consumo de combustibles.

---

28 Fuente: Banco de Guatemala. Departamentos de Cambios. Datos de las pólizas de Importación y formularios aduaneros.

29 Fuente: Banco de Guatemala. Departamento de Estudios Económicos.

30 Colegio de Ingenieros de Guatemala. VIII Congreso Nacional. Guatemala, 24-27 de Enero de 1990. Cuadro No. XI-7.p 229.

Otro indicador que nos confirma el fenómeno apuntado, es la relación porcentual entre las importaciones del petróleo y sus derivados y las exportaciones FOB (Su costo puesto en puertos guatemaltecos en el medio de transporte que los llevará fuera del territorio) del país. En ambos casos, una fracción creciente de divisas generadas por la sociedad guatemalteca (y no únicamente por las manos especuladoras de la oligarquía terrateniente agroexportadora entre otros sectores , tal como el banco central aprobó con el sistema de tasas flexibles o flotantes) son consumidas en la forma de combustibles. La forma extrema de este despilfarro lo ocasiona los "embotellamientos" del tránsito en sectores "cuellos de botella" permanentes u ocasionales, principalmente en las llamadas "horas pico" o "rush hour", en los cuales el consumo de combustibles quema miles de divisas por año y contamina el otrora aire puro capitalino. El segundo indicador, en la de las divisas generadas por la sociedad y década mencionada anteriormente, pasó de 11.1% al 23.5%; es decir, casi una cuarta parte de las divisas generadas por la sociedad y canalizadas por el sector de mercado externo son empleadas en la importación de petróleo y sus derivados. La dependencia comercial y económica son la base de la dependencia política. De tal suerte, el propio presidente de la república reconoció, durante la última crisis de combustibles, que había recibido fuertes presiones de las compañías "petroleras"[31]. El País mostró caóticamente su extrema dependencia, llegándose al colmo de "estar esperando barcos"[32]. Las largas colas e inconveniencias que provocó la escasez (autobuses del transporte urbano colectivo autobuses escolares y camiones de transporte de combustibles ó cisternas estuvieron parcialmente paralizados) están aún frescas en la memoria de la población[33].

En el mismo sentido, los derivados del petróleo consumidos preferentemente por el actual sistema de transporte particular y colectivo (gasolina superior, regular y diesel) han acentuado la dependencia económica, en forma bastante análoga a lo que nos muestran las cifras anteriormente presentadas, aunque las que siguen en términos porcentuales son menores, dado el mayor peso del petróleo per se en la factura petrolera. El porcentaje de los derivados (gasolina superior y regular, en este caso) con relación a las importaciones totales, entre 1975 y 1985, creció de 4.6% a 10.1%; alcanzando un máximo de 13.5% en 1981. A su vez, el porcentaje de los derivados con relación a las exportaciones totales, en el mismo período, pasó del 4.3% al 10.5%, teniendo un máximo en 1981 de 17.5%. Estas últimas cifras nos muestran con suma claridad la extrema dependencia comercial, económica y política que genera el obsoleto sistema de transporte actual.

---

31 Presesiones de las Compañías Distribuidoras al Presidente de la República, Véase: Seminario ACEN-SIAG, No. 143, II Época, 29 de Enero de 1990. Guatemala bajo presión de empresas petroleras. p.2-3.

32 Espera de Barcos. El Gráfico, 24.1.90: p.2 y 11; Prensa Libre, 24.1.90:p.3.

33 Paralización por escasez de combustibles. Buses escolares, urbanos y los camiones cisternas. Prensa Libre 24.1.90:p.2 y 14; El Gráfico, 24.1.90:p.3.

De acuerdo a las estadísticas del parque automotor "no gubernamental"[34], en el AMCG (definida por el Ministerio de Finanzas Públicas como constituida por los municipios de Guatemala, Mixco y Villa Nueva) los automóviles privados, entre 1980 y 1989, pasaron de 51,730 a 70,331 unidades. Bien se sabe, que tanto los jeeps, las camionetas agrícolas (suburban) y los pick ups han sido crecientemente utilizados como automóviles de transporte particular, además de las faenas propiamente productivas para lo cual muchos de ellos fueron diseñados. En 1980, esa flota era de 25,093 unidades, mientras que en 1989 alcanzaba la cifra de 48,121. Por otra parte, tomando la fuente bibliográfica anteriormente citada, las estadísticas muestran que el parque automotor del transporte colectivo en el AMCG se comportó de la siguiente manera: En 1980, los microbuses alcanzaban las 3,976 unidades y los autobuses 1,334, nueve años después eran 7,198 los primeros y 4,698, los segundos. Es penoso el hecho, que teniendo serios problemas de transporte colectivo, la opción de los taxis con taxímetro, en constante movimiento, no haya sido aprovechada con eficiencia, principalmente en un país con altos grados de subempleo. Los taxis, han sido los únicos que han disminuido pasando en el período señalado de 1,235 a 1,050 unidades. En esos nueve años, el parque automotor del país, paso de 157,223 unidades a 189,937.

VI. OFERTA DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

De acuerdo a un economista guatemalteco[35], al 31 de diciembre de 1984 existían 7 empresas cooperativas de microbuses que poseían 563 unidades, mientras que las empresas cooperativas de autobuses contaban con 1079. El número de asociados en las primeras era de 495 personas y en las segundas 601. En el caso de los microbuses el 95% son propietarios individuales, mientras que en el de los autobuses la cifra asciende a 92%. Las "cooperativas" únicamente poseen un 5% y un 8% del total de unidades. Con la prestación del servicio por estas empresas privadas no faltan las anomalías. Al 31 de diciembre de 1984 la municipalidad había autorizado 796 unidades de microbuses y 846 de autobuses, lo que lleva al autor citado a afirmar que " en la práctica y tomando en cuenta la prestación del servicio, la situación es diferente, pues el número de unidades que poseen las cooperativas de microbuses...es menor a las autorizadas, lo que demuestra que 233 se encuentran fuera de circulación, ya sea por deterioro total, reparación y/o falta de repuestos. Panorama distinto se evidencia en las cooperativas de autobuses, en las que el número de unidades en circulación es mayor las autorizadas por la Municipalidad, ya

---

[34] Estimaciones del Proyecto de Planificación Energética. Guate/81/002 en la base al análisis y programación de la cinta de parque automotor del Ministerio de Finanzas Públicas.

[35] García Melgar, Jorge Mario. (1985) Diagnóstico de las Cooperativas de Transporte Urbano Metropolitano. Ciudad de Guatemala: Facultad de Ciencias Económicas USAC. 78p.Tesis de licenciatura en Economía.

que cinco empresas prestan el servicio sin tener rutas asignadas para 87 unidades"[36].

En Noviembre de 1988, un funcionario de la Municipalidad de Guatemala[37] afirmaba que había circulando 1,100 autobuses urbanos y 700 microbuses. Los primeros con capacidad para transportar 1.1 millones de pasajeros por día, y los microbuses, 350,000 pasajeros. O sea que la flota de autobuses es casi la misma y la de los microbuses se ha incrementado en 147 unidades, en cuatro años. Esto a pesar de que la administración Arzú fue tan eficiente, según el funcionario, que logró el incremento de la flota de autobuses en 300 unidades, a través de un sistema de financiamiento accesible a los transportistas en el que participan un banco privado y una empresa importadora de vehículos. Además, de acuerdo al mismo funcionario, en ese año se generaban en la ciudad de Guatemala alrededor de 2.5 millones de viajes diarios. De ese total, un 44% se realizaba en autobuses y un 28% en microbuses, lo cual da un 72% en el sistema de transporte urbano colectivo. El restante 28% de viajes se realiza en vehículos particulares, 100,000 aproximadamente, satisfaciendo la demanda de unos 700,000 viajes, que como vimos generan una factura millonaria.

No Obstante, el sistema de transporte presenta un déficit de 350,000 viajes diarios, lo cual se pone de manifiesto en los largos tiempos de espera, la sobrecarga de pasaje en los vehículos y las grandes aglomeraciones en las paradas, principalmente durante las "horas pico".

VII. CONSUMO, PRECIOS Y VALOR TOTAL DE LA DEMANDA DE COMBUSTIBLES

Los precios de venta al consumidor en la ciudad de Guatemala por galón han sufrido los siguientes aumentos entre el 16/2/1980 y el 10/6/86: La gasolina superior tuvo un aumento del 61%; la regular un 54% y el Diesel de un 144%. Desde junio de 1986 al 30 de agosto de 1989 los aumentos, en el orden anterior, son los siguientes: 7%; 7,2% y 36%. Desde agosto de 1989 a Enero de 1990, los aumentos registrados lo hicieron en los porcentajes siguientes: 18%; 19% y 17%; respectivamente. Los precios establecidos el 9 de Abril del año en curso son Q.4.80; Q.4.60 y Q.2.80 respectivamente. Aumentos porcentuales del 23; 24 y 4 respectivamente.

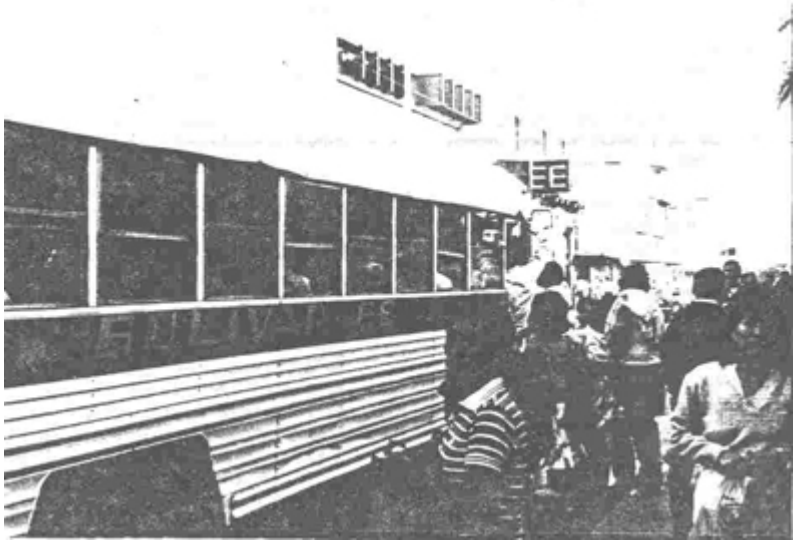
El consumo de derivados del petróleo más utilizados por el sistema actual de transporte particular y colectivo, son la gasolina superior, regular y el diesel. Aproximadamente, en 1976 se consumían 33 millones de galones de gasolina superior anuales. Once años después el consumo fue de 34 millones, habiendo alcanzado un máximo en 1978 de 50 millones de galones. La gasolina regular consumida en 1976

---

36 Ibíd.

37 Linares, Luis. (1988) Equipamiento y Servicios en la Ciudad de Guatemala. En Seminario Pensemos la Ciudad. Ciudad de Guatemala: CEUR/USAC IDESAC. p.52 67. ll0 p.

alcanzó 54 millones de galones, habiendo crecido en 1987 a 59 millones. El consumo de diesel mantuvo la misma tendencia creciente, en 1976 se vendieron 107 millones de galones al año y once años después 138 millones[38].



Si consideramos precios de venta promedio por galón (en quetzales corrientes de cada año) para el período 1980 1987, y los multiplicamos por el consumo en galones anuales de las gasolinas superior, regular y el diesel, obtendremos una estimación del valor vendido por las compañías distribuidoras. El valor vendido de la gasolina superior, pasó de 79 millones de quetzales a 105 millones, la regular de 101 millones de quetzales a 172 millones y el diesel pasó de 155 millones de quetzales a 235 millones. Del total del valor de estos combustibles, la gasolina superior representó en todo el período un valor promedio de 22%; la gasolina regular un 32% y el diesel un 46%. De tal suerte, el consumo de los vehículos particulares resulta millonario para el país, pues en promedio el consumo mensual de gasolina superior alcanzaría 18 millones de quetzales, la regular 30 millones, por lo que ambas le cuestan a los consumidores 576 millones de quetzales anuales aproximadamente. En el período de siete años, el país gastó 652 millones de quetzales en gasolina superior, 929 millones en regular y 1368 millones en diesel, aproximadamente[39].

---

38 Ministerio de Minas y Energía. Informe Estadístico de Energía y Minas. Años 1986 y 1987.

39 Estimación propia basada en los Informes Estadísticos de Energía y Minas de los años 1986 y 1987.

VIII. CONCLUSIONES SOBRE EL PROBLEMA

Ante esta situación, una reestructuración en el actual sistema de transporte es necesaria para el propio desarrollo del capitalismo y de su Estado en Guatemala, faltando únicamente los estudios específicos que permitan evaluar las distintas opciones de sistemas de transporte urbano colectivos que podrían racionalizar el empleo de los recursos del país, y naturalmente el de las clases sociales. Las cifras señaladas, justifican sobradamente el inicio de una estrategia que permita minimizar la dependencia comercial, económica y política del Estado guatemalteco.

Baste recordar, por otra parte, que los empresarios agrupados en cooperativas de transporte urbano las cuales en realidad no lo son han reivindicado permanentemente el escaso margen de ganancia que las operaciones de transporte les brindan. Esto no es cierto, en el análisis financiero realizado para el año de 1984 por el economista líneas arriba mencionado[40], se demuestra fehacientemente que las "cooperativas" de microbuses tuvieron ingresos anuales por Q.116,514.7(); mientras que la de los autobuses obtuvieron Q.4,517,171.98, o sea 2.5% y 97.5% del total.

Para ese año, las "cooperativas" de microbuses reportaron en sus estados financieros que operaron con ganancia, toda vez que para 1984 produjeron un ingreso neto de Q.11,646.40 y una rentabilidad del 11.1% considerada no aceptable, pues el índice es menor al de la tasa bancaria activa prevaleciente en el mercado (12.0%). El indicador nos permite establecer también, que por cada quetzal que las "cooperativas" invirtieron, obtuvieron Q.0.11. Sin embargo, "cooperativas" como Cotrudegua, R.L. y Flomitax, R. L., tuvieron 21.75% y 32.99% de rentabilidad, o sea que por cada quetzal invertido obtuvieron 22 y 33 centavos, en el primer caso casi el doble de mantener el dinero a plazo fijo y en el segundo casi el triple.

---

40 García Melgar, Jorge Mario (1985), Op. Cit. p. 56 60.

Las "cooperativas" de autobuses, por su parte, funcionan con una rentabilidad del 55%; indicador que desde el punto de vista financiero es considerado aceptable por ser un rendimiento mayor al de la tasa de interés bancario; asimismo, muestra que las "cooperativas" recuperan Q.0.55 por cada quetzal que invierten. Las empresas con mayor rentabilidad fueron Coobusgua, R. L. con 81% y Eureka, R. L. con 38%.

El sector globalmente considerado (microbuses y autobuses) obtuvo ingresos netos de Q1,614,608.38 que relacionados con los gastos totales producen una rentabilidad del 54%. En otras palabras, los empresarios autobuseros y microbuseros no solo tienen sobrado margen de ganancia para ofrecer un mejor servicio al usuario, sino también para ofrecer salarios más dignos a sus trabajadores: pilotos, inspectores, "gritones" de los microbuses, etc.

PUBLICACIONES DEL CEUR

1. La formación del Estado en América Latina
2. XII congreso Interamericano de Planificación "Financiamiento de la formación de capital en América Latina.
3. Acerca del FONAVI
4. El proceso de urbanización en Guatemala.
5. El significado de las jornadas de marzo y abril.
6. Estructuración y desarrollo de la administración político territorial de Guatemala. En la colonia y la época independiente.
7. Estructura agraria y asentamiento en la Capitanía General de Guatemala.
8. Aspectos socio culturales en la planeación del desarrollo científico tecnológico.
9. La Verapaz, estructura y procesos.
10. En torno a la planificación regional en América Latina.
11. Acerca de los diagnósticos regionales en América Latina.
12. Notas sobre las perspectivas teóricas en el análisis de las luchas reivindicativas urbanas.
13. Algunos elementos de la teoría de la acción social en Weber y el recurso metodológico del tipo ideal.
14. Ayuda internacional post-terremoto. Estudio de un caso.
15. Marginalidad y cultura de la pobreza en Guatemala (un estudio de casos).
16. Economía y Comercio en el reyno de Guatemala: "Consideraciones para una historia económica".
17. El proceso histórico en la formación urbana guatemalteca (1773 - 1944).
18. El desarrollo capitalista de Guatemala y la cuestión urbana.
19. San Salvador (1880 1930): "La lenta consolidación de la capital.
20. " La tierra urbana y la sobre vivencia los pobres en la ciudad".
21. "Análisis estadístico sobre licencias de construcción. Municipios de Guatemala, Mixco y Villa Nueva 1977-1981".
22. "El sector construcción en la economía nacional, un análisis técnico económico 1960 1981".
23. "La construcción en Guatemala Primera parte los objetos construidos no mercantilizados".
24. "Para investigar. Recopilación de textos sobre teoría, métodos y técnicas para la investigación científica".(primera parte).
25. Fenómenos urbano regionales. Conceptos y términos útiles para su estudio.
26. Invasiones de terrenos en la ciudad capital.
27. Filosofía, Método y Ciencia.
28. "La Crisis Centroamericana" comentarios del CEUR a la ponencia de la CEPAL presentada al X Congreso Centroamericano de arquitectura. Noviembre 1984.
29. La universidad y el desarrollo social.
30. Introducción a la Economía.
31. La practica de la planificación.
32. Condiciones de vida en los asentamientos populares urbanos.

33. El valle central de Guatemala (1524-1821) un análisis acerca del origen histórico económico del regionalismo en Centroamérica.
34. Resumen "para investigar".
35. La fuerza de trabajo en el sector construcción.
36. Pensemos la ciudad El Mezquital origen situación actual ¿perspectivas?.
37. El Palmar ¿solo un desastre natural?.
38. Notas sobre el alquiler de vivienda en Guatemala.
39. Deterioro de lagos y lagunas en Guatemala.
40. El problema forestal en Guatemala un análisis técnico.
41. Los centros urbanos y la Independencia centroamericana de 1821.
42. Seminario pensemos la Ciudad. 1ra. Versión.
43. Seminario pensemos la Ciudad 2da versión.
44. Las coheteras de San Raimundo. Un caso de metropolización en Guatemala
45. Ciudad de Guatemala: Dos estudios sobre su evolución urbana (1524 1950).
46. El transporte urbano en el área metropolitana de la Ciudad de Guatemala
47. El Movimiento Estudiantil y el 20 de Octubre: el Comité de Huelga General de la Asociación de Estudiantes Universitarios de Guatemala en 1944.
48. El V Centenario: ¿Un motivo de celebración o reflexión para Guatemala?
49. Invasiones de Tierras (1986 1990). Un desborde popular en tiempos de Democracia.
50. Consideraciones para un debate sobre la problemática universitaria. (un pequeño homenaje a Mirna Mack).

Fotografías interiores
archivo CEUR
EDICION A CARGO DE
Marco Tulio Escobar

3a. impresión
Marzo de 1996.

Nueva publicación del CEUR

Para el CEUR es de vital importancia estudiar el proceso de metropolización, toda vez que es una de las vías metodológicas para explicar la existencia de zonas deprimidas, y con ello dar aportes para enfrentar el desarrollo desigual del país.

En ese orden de ideas, se presenta hoy este corto trabajo, que a la luz del análisis de una de las actividades económicas de un municipio de la región metropolitana, se encuentran relaciones concretas a través de las cuales la ciudad capital cataliza excedentes de valor de regiones periféricas.

CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES
--CEUR--

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
--USAC--

Edificio S-11; Tercer nivel
Ciudad Universitaria, 01012
Ciudad de Guatemala, Guatemala
Centro América

Teléfono FAX
(502) 2476-9853
(502) 2476-7701
(502) 2443-9500 Ext. 1155 y 1694

Correo electrónico: usacceur@usac.edu.gt

http://ceur.usac.edu.gt