

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN PRIMER SEMESTRE 2026

**Plan Maestro de Movilidad para el Área Metropolitana. Análisis
de la percepción ciudadana sobre nuevos proyectos viales
planificados en el Municipio de Guatemala (2025)**

Ing. Civil, M. Sc. Ronald Mynor Peláez Sánchez

Guatemala, mayo de 2026

Este informe final corresponde a los resultados obtenidos de la investigación realizada durante el primer semestre de 2026 en el Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de San Carlos de Guatemala con el título “Plan Maestro de Movilidad para el Área Metropolitana. Análisis de la percepción ciudadana sobre nuevos proyectos viales planificados en el Municipio de Guatemala (2025)”. La cual fue desarrollada durante el primer semestre de 2026 bajo la partida presupuestaria 4116301022 y Clasificación Profesor Interino. Con plaza de cuatro (4) horas de contratación al mes de 8:00 a 12:00 horas de lunes a viernes, del 1 de enero de 2026 al 30 de junio de 2026.

ÍNDICE GENERAL

1 Contenido

ÍNDICE GENERAL	2
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	5
RESUMEN	6
PALABRAS CLAVE.....	6
TEMA MACRO O LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	6
2 INTRODUCCIÓN	7
3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	7
4 OBJETIVOS.....	8
4.1 General.....	8
4.2 Específicos	8
5 HIPÓTESIS (No aplica por ser una investigación de tipo cualitativo)	8
6 MÉTODO	8
6.1 Tipo de investigación.....	8
6.2 Enfoque y alcance de la investigación.....	9
6.3 Diseño de la investigación.....	9
6.3.1 Técnicas	9
• Acceso a bases de datos y documentos	9
• Solicitud de información a las UIP de instituciones correspondientes	9
• Análisis de hallazgos y tendencias	9
• Análisis estadístico básico.....	9

•	Realización de encuestas abiertas por medios electrónicos y redes sociales	10
•	Análisis y descripción de información recopilada	10
6.3.2	Instrumentos	10
•	Aplicaciones de estadística	10
•	Formularios	10
•	Hojas electrónicas de datos y procesadores de palabras	10
•	Plataforma de encuestas en línea (Google Forms)	10
7	REVISIÓN DE LITERATURA O MARCO TEÓRICO	10
7.1	Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano y Plan de Desarrollo Metropolitano (Edom 1972-200)	10
7.1.1	Organización del espacio geográfico.....	11
7.2	Plan Maestro de Transporte de Guatemala (1992)	12
7.2.1	Construcción de nuevas vías.....	12
7.2.2	Finalización del Anillo Periférico	12
8	RESULTADOS.....	13
8.1	Compendio comparativo de principales leyes, planes y normativas relacionadas a movilidad y seguridad vial.....	13
8.1.1	Ley para el Fortalecimiento y Mantenimiento de la Infraestructura Estratégica.....	13
8.1.2	Ley de Infraestructura Vial Prioritaria.....	13
8.1.3	Plan maestro de movilidad y estudio de factibilidad para mitigar la congestión vehicular en el área metropolitana de Guatemala	13
8.2	Encuesta abierta sobre percepción ciudadana.....	14

8.2.1	Análisis de la Percepción Ciudadana sobre Nuevos Proyectos Viales Planificados en el Municipio de Guatemala (2025)	14
8.2.2	Limpieza, Perfilado y Consistencia de los Datos	14
8.3	Compilación analítica de respuestas de la encuesta abierta.....	14
8.3.1	Compilación Analítica y Resumen Estadístico (Preguntas Cerradas)	14
8.4	Análisis Cualitativo y Extracción de Respuestas Abiertas	19
8.5	Cruces de Variables y Correlaciones Estratégicas.....	20
9	CONCLUSIONES	23
10	RECOMENDACIONES	24
11	REFERENCIAS	25
12	APÉNDICE.....	27
12.1	Formato de encuesta.....	27

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución de frecuencias y porcentajes de las principales variables obtenidas	15
Tabla 2. Distribución de Edades y Niveles de Estudio obtenidos de la encuesta	17
Tabla 3. Dispersión entre el Nivel de Estudios con la Opinión de concreción de los planes de movilidad (Tabulación Heatmap).	21

ÍNDICE DE FIGURAS

Gráfica 1. Distribución de Edades y Niveles de Estudio	18
Gráfica 2. Respuestas Pregunta 24 Percepción de efectividad de nuevas carreteras	19
Gráfica 3. Dispersión entre el Nivel de Estudios con la Opinión de concreción de los planes de movilidad	22

RESUMEN

En septiembre de 2025 se presentó el Plan Maestro de Movilidad para el Área Metropolitana de Guatemala, el cual propone la construcción de nueva infraestructura vial para mitigar el congestionamiento vehicular que impide la promoción de movilidad sostenible y seguridad vial. Dicha infraestructura consistirá principalmente en tres carreteras, o anillos de libramiento, que circunvalarán el Municipio de Guatemala. Sin embargo, gran parte de estos proyectos viales han sido recurrentes a lo largo de la historia reciente en diversos estudios y normativas estatales, sin que a la fecha se hayan concretado plenamente. Por ello, esta investigación buscará indagar, por medio de una encuesta abierta y análisis documental de insumos como la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria, la Ley para el Fortalecimiento y Mantenimiento de la Infraestructura Estratégica y el Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (1972-2000), la percepción de la ciudadanía sobre la funcionalidad de estas nuevas vías y su alineación con las expectativas y necesidades reales de movilidad. Los resultados esperados aportarán insumos para fortalecer la toma de decisiones para una eficiente gestión vial institucional.

PALABRAS CLAVE

Gestión vial, infraestructura vial, movilidad urbana, sostenibilidad, transporte público

TEMA MACRO O LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Ordenamiento Territorial y Gestión del Riesgo

2 INTRODUCCIÓN

Ante la problemática de entender cómo las políticas actuales están afectando la eficiencia del sistema de transporte y la sostenibilidad urbana, se plantea el cuestionamiento de cómo percibe la ciudadanía del Municipio de Guatemala los nuevos proyectos viales contemplados en el Plan Maestro de Movilidad 2025; así como la medida en que estas percepciones se alinean con las necesidades reales de movilidad urbana.

El Plan Maestro de Movilidad 2025 plantea nuevas carreteras de circunvalación, como solución al congestionamiento vehicular. Sin embargo, la recurrencia histórica de propuestas similares y su falta de concreción generan dudas sobre su funcionalidad y pertinencia. Además, existe un vacío en la incorporación de la percepción ciudadana en la planificación vial, lo que puede debilitar la legitimidad y eficiencia de las políticas públicas.

3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La movilidad en el Municipio de Guatemala enfrenta altos niveles de congestión vehicular y contaminación ambiental que limitan la eficiencia del transporte y la sostenibilidad urbana. Aunque se han propuesto proyectos viales estratégicos en múltiples planes y leyes, su ejecución ha sido limitada. Por lo anterior, surge la necesidad de comprender cómo percibe la ciudadanía estos proyectos y si responden a sus expectativas reales de movilidad y por ende de una mejor calidad de vida.

Este estudio es relevante porque:

- Aporta evidencia cualitativa sobre la percepción ciudadana, aspecto poco considerado en la planificación vial.
- Fortalece la toma de decisiones institucionales al integrar la voz social con el análisis normativo.

- Contribuye a la misión del Ceur de generar conocimiento aplicable para la gestión sostenible del territorio.
- Promueve el derecho a la ciudad y la equidad en el acceso a la movilidad.
- Aporta insumos para políticas públicas más efectivas y la mejora de la legislación vigente entorno a la movilidad urbana sostenible.

4 OBJETIVOS

4.1 General

Analizar la percepción ciudadana sobre los nuevos proyectos viales del Plan Maestro de Movilidad 2025 en el Municipio de Guatemala.

4.2 Específicos

1. Examinar la recurrencia histórica de propuestas similares en leyes y planes de movilidad urbana en el país.
2. Identificar la percepción ciudadana sobre la funcionalidad y pertinencia de los proyectos viales del Plan Maestro de Movilidad 2025.

5 HIPÓTESIS (No aplica por ser una investigación de tipo cualitativo)

6 MÉTODO

6.1 Tipo de investigación

Se empleó un enfoque cualitativo con revisiones documentales de leyes y regulaciones, análisis, descripciones y comparaciones temas de la movilidad sostenible e infraestructura vial. Además, se llevó a cabo una encuesta abierta por medio de formularios enviados a través de medios electrónicos y redes sociales.

6.2 Enfoque y alcance de la investigación.

Evaluar mediante encuestas la capacidad de la infraestructura vial y su percepción por parte de la ciudadanía en cuanto a su funcionamiento y pertinencia de nuevas carreteras; fomentando con ello la participación ciudadana para la generación de políticas públicas eficientes.

Con la información de la documentación relacionada, y de los resultados obtenidos de las solicitudes de información pública a las entidades gubernamentales correspondientes, se realizó una compilación de las principales leyes y reglamentos entorno a la infraestructura vial y a la movilidad sostenible y segura; con la cual se hizo un análisis de las similitudes y diferencias entre estos normativos. Así como una evaluación de la inclusión de elementos considerados importantes dentro de la movilidad sostenible y la seguridad vial; así como la promoción e inclusión de regulaciones para la movilidad a través de medios alternativos de transporte como las bicicletas, vehículos eléctricos o el caminar.

Respecto a la encuesta a realizar por medio de formularios enviados vía electrónica, se elaboraron escalas de valores y clasificación de categorías con base en las respuestas obtenidas; organizando estos valores en tablas para visualizar estos datos. Dichas tablas se visualizan por medio de figuras con las cuales se analizarán y observarán las tendencias en los datos para obtener una percepción general entre la población encuestada y generar conclusiones preliminares.

6.3 Diseño de la investigación

6.3.1 Técnicas

- Acceso a bases de datos y documentos
- Solicitud de información a las UIP de instituciones correspondientes
- Análisis de hallazgos y tendencias
- Análisis estadístico básico

- Realización de encuestas abiertas por medios electrónicos y redes sociales
- Análisis y descripción de información recopilada

6.3.2 Instrumentos

- Aplicaciones de estadística
- Formularios
- Hojas electrónicas de datos y procesadores de palabras
- Plataforma de encuestas en línea (Google Forms)

7 REVISIÓN DE LITERATURA O MARCO TEÓRICO

Las ciudades contemporáneas tienen características particulares dentro de su territorio como su crecimiento poblacional, expansión física y dinámicas económicas, sociales y culturales que han promovido el uso intensivo del vehículo particular (Ríos, 2004).

El informe del Centro de Asentamientos Humanos HABITAT-2011, de la ONU (Organización de las Naciones Unidas, 2011), señala que las ciudades consumen el 75% de la energía global y son responsables del 80% de las emisiones de GEI.

Esta caracterización es importante para establecer los antecedentes de los actuales planes de movilidad y transporte urbano que están siendo impulsados por el Gobierno Central y la municipalidad de Guatemala, analizando de esta forma las similitudes y diferencias entre los planes anteriores y los actuales.

7.1 Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano y Plan de Desarrollo Metropolitano (Edom 1972-200)

Ciudad y área metropolitana, se tiene 10 sectores básicos de estudio: aspectos externos al modelo, estructura regional, recursos naturales, población y estructura social, uso del suelo y zonificación, transporte y comunicaciones, servicios

públicos y equipamiento, economía, programación y organización del espacio geográfico.

7.1.1 Organización del espacio geográfico

Proyectos del sistema vial:

- Ferrocarril Metropolitano: Ejes de transporte masivo rápido, que absorba flujo de pasajeros y carga a media distancia. Se prevén 2 ejes:
- Eje 1. En dirección Noreste-Suroeste, de características de ferrocarril urbano sobre el trazo ferroviario actual.
- Eje 2. En dirección Noroeste-Sureste, de características de elevado monorriel, a lo largo de la Calle San Juan, Los Bulevares Liberación y Tecún Umán y la 5ª. Calle de Z. 14.
- Vía Regional-Urbana: Vías de penetración desde la Región Metropolitana y el país hacia el Área Central Regional, con el fin de subsidiariamente atravesar el Área Metropolitana, sin interferencia de otras vías. Con diseño de calidad de autopista, características geométricas y pendientes para alta velocidad y control de acceso. Comprende los tramos urbanos y metropolitanos CA-1 Y CA-9 (diagonal urbana); Vía de interconexión CA-1 – CA-9 (tramos 9 y 2).
- Arterias Urbanas: Vías de penetración para tráfico urbano, desde la periferia hacia el Área Central, que permita subsidiariamente la interconexión de centros urbanos y áreas urbanizadas. Con diseño de alta eficiencia, para velocidad media y acceso limitado.
- Arterias Colectoras: Vías de distribución de tráfico urbano que conforman los canales troncales de alimentación de las distintas áreas urbanas, con diseño corriente y accesos protegidos.

7.2 Plan Maestro de Transporte de Guatemala (1992)

Describe las principales características de población, rutas de transporte público, infraestructura vial y movilidad existentes a principios de la década de 1990. Como parte del Estudio del Plan Maestro de Transporte de Guatemala, impulsado por JICA en 1992.

Esta caracterización es importante para establecer los antecedentes de los actuales planes de movilidad y transporte urbano que están siendo impulsados por el Gobierno Central y la municipalidad de Guatemala, analizando de esta forma las similitudes y diferencias entre los planes anteriores y los actuales.

7.2.1 Construcción de nuevas vías

Se plantea 5 nuevas rutas principales para suplementar la red existente de vías en el área de estudio, que provean alivio a los corredores primarios de desarrollo, completan el anillo periférico y agregan una nueva ruta de circunvalación alrededor del Norte y el Oeste para facilitar la movilización de las nuevas comunidades en desarrollo de estas áreas.

7.2.2 Finalización del Anillo Periférico

Finalización desde su límite Sudeste a una conexión con CA-9 en Noroeste, es una faceta importante proyectada para la red de transporte. Los últimos tramos están influenciados por la conexión en las zonas 10 y 15, entre la CA-1 y 24 calle. Algunos problemas de terreno más serios están al Norte de 24 calle.

Se deberá proveer intercambio de tráfico con el Anillo Periférico y otras arterias existentes y propuestas cruzadas por la ruta, que deberá ser planeada con número limitado de intersecciones de calles locales para no inducir aumentos de tráfico en tales calles.

8 RESULTADOS

8.1 Compendio comparativo de principales leyes, planes y normativas relacionadas a movilidad y seguridad vial

La infraestructura vial es un pilar fundamental para el desarrollo económico y social de Guatemala. A lo largo de las últimas décadas, el Estado ha implementado diversas políticas y programas orientados a mejorar la red de carreteras, potenciar la movilidad y modernizar el sistema de transporte.

8.1.1 *Ley para el Fortalecimiento y Mantenimiento de la Infraestructura Estratégica*

En años recientes, la visión estratégica se ha ampliado hacia la sostenibilidad. El Decreto Número 21-2022 estableció la Ley para Fortalecer el Mantenimiento y Construcción de Infraestructura Estratégica. Esta normativa tiene como objetivo supervisar, diseñar, construir y mantener proyectos priorizados que optimicen la conectividad vial en Guatemala. Además, se destaca que el presupuesto asignado contribuirá a la implementación del Plan de Recuperación de la Red Vial del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (Micivi).

8.1.2 *Ley de Infraestructura Vial Prioritaria*

En 2024, se aprueba la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria, que impulsa la consolidación de proyectos estratégicos como el Anillo Metropolitano y el Anillo Regional. De esta manera, Guatemala avanza hacia un modelo de desarrollo vial que no solo responde a las necesidades actuales, sino que también posiciona al país en el cumplimiento de metas globales como los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

8.1.3 *Plan maestro de movilidad y estudio de factibilidad para mitigar la congestión vehicular en el área metropolitana de Guatemala*

En septiembre de 2025 se presentó el Plan Maestro de Movilidad para el Área Metropolitana de Guatemala, el cual propone la construcción de nueva

infraestructura vial (principalmente tres carreteras o anillos de libramiento alrededor del municipio de Guatemala) para mitigar el congestionamiento vehicular que impide la promoción de la movilidad sostenible y el transporte público eficiente.

8.2 Encuesta abierta sobre percepción ciudadana

8.2.1 Análisis de la Percepción Ciudadana sobre Nuevos Proyectos Viales Planificados en el Municipio de Guatemala (2025)

Muestra Analizada: 383 encuestados vigentes (N=383).

8.2.2 Limpieza, Perfilado y Consistencia de los Datos

Se auditó la matriz de datos original ("Encuesta sobre nuevos planes de movilidad y el AeroMetro") descartando metodológicamente las columnas R a V (preguntas 17 a la 21) según las instrucciones de exclusión. El proceso de perfilado detectó una alta consistencia en las respuestas cerradas, sin registros duplicados críticos. Se identificaron respuestas en blanco únicamente en la columna de municipios correspondientes a encuestados que residen en cabeceras departamentales fuera del departamento de Guatemala (por ejemplo, Jutiapa, Chiquimula, San Marcos, Quetzaltenango), lo cual es metodológicamente coherente con el filtro de procedencia y no altera el análisis del área de influencia metropolitana.

8.3 Compilación analítica de respuestas de la encuesta abierta

8.3.1 Compilación Analítica y Resumen Estadístico (Preguntas Cerradas)

A continuación, se presenta la distribución de frecuencias y porcentajes de las principales variables cuantitativas y de escala Likert obtenidas en la medición (**Tabla 1**).

Tabla 1. *Distribución de frecuencias y porcentajes de las principales variables obtenidas*

Variable / Pregunta	Categorías de Respuesta	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Género	Masculino	215	56.0%
Género	Femenino	161	41.9%
Género	Prefiero no decirlo / Otros	8	2.1%
Rango de Edad	18 - 24 años	68	17.7%
Rango de Edad	25 - 34 años	54	14.1%
Rango de Edad	35 - 44 años	92	24.0%
Rango de Edad	45 - 54 años	96	25.0%
Rango de Edad	55 - 64 años	58	15.1%
Rango de Edad	65 años o más	16	4.1%
Nivel de Estudios	Universitaria	310	80.7%
Nivel de Estudios	Secundaria / Diversificado	42	10.9%
Nivel de Estudios	Técnico	30	7.8%
Nivel de Estudios	Primaria	2	0.6%
Uso de Transporte Público	Diario	98	25.5%
Uso de Transporte Público	Eventualmente	148	38.5%
Uso de Transporte Público	Nunca	82	21.4%
Uso de Transporte Público	Varias veces al mes	34	8.9%
Uso de Transporte Público	2 o 3 veces a la semana	22	5.7%
¿Ayudarán las nuevas carreteras? (Escala)	Sí	212	55.2%
¿Ayudarán las nuevas carreteras? (Escala)	Tal vez	124	32.3%

Variable / Pregunta	Categorías de Respuesta	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
¿Ayudarán las nuevas carreteras? (Escala)	No	48	12.5%
Uso Principal de Carreteras	Tránsito mixto (Autos, motos, carga)	201	52.3%
Uso Principal de Carreteras	Vías exclusivas para transporte público	143	37.2%
Uso Principal de Carreteras	Carriles exclusivos para motos/bicis	40	10.5%
Temporalidad de Concreción	Parcialmente	168	43.8%
Temporalidad de Concreción	Muy poco	125	32.6%
Temporalidad de Concreción	Se cumplirán en gran parte	48	12.5%
Temporalidad de Concreción	Nada	31	8.1%
Temporalidad de Concreción	Se cumplirán totalmente	12	3.0%

Nota. Elaboración propia 2026.

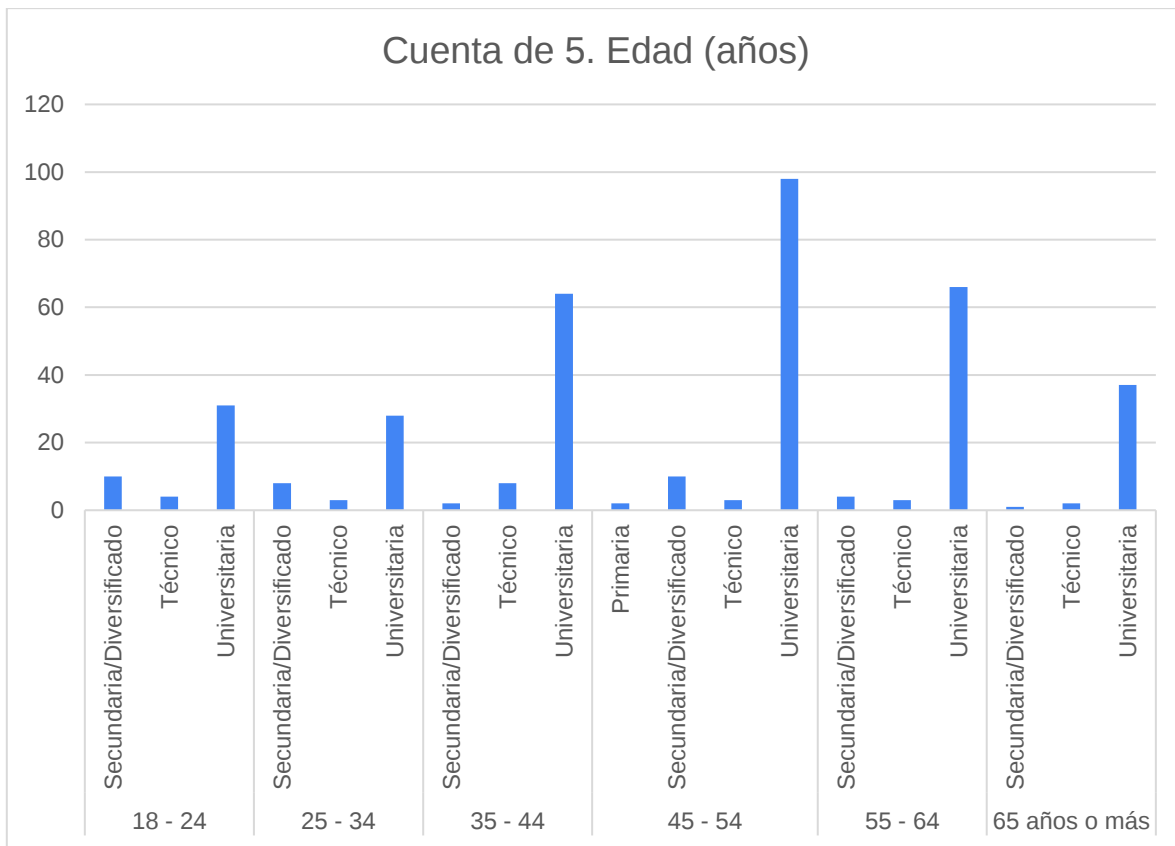
A continuación, se presenta en **la Tabla 2** la distribución de Edades y Niveles de Estudio, lo que evidenciará visualmente el perfil técnico-profesional predominante en la muestra.

Tabla 2. *Distribución de Edades y Niveles de Estudio obtenidos de la encuesta*

5. Edad (años)	6. Nivel de estudio	5. Edad (años)
18 - 24	Secundaria/Diversificado	10
18 - 24	Técnico	4
18 - 24	Universitaria	31
25 - 34	Secundaria/Diversificado	8
25 - 34	Técnico	3
25 - 34	Universitaria	28
35 - 44	Secundaria/Diversificado	2
35 - 44	Técnico	8
35 - 44	Universitaria	64
45 - 54	Primaria	2
45 - 54	Secundaria/Diversificado	10
45 - 54	Técnico	3
45 - 54	Universitaria	98
55 - 64	Secundaria/Diversificado	4
55 - 64	Técnico	3
55 - 64	Universitaria	66
65 años o más	Secundaria/Diversificado	1
65 años o más	Técnico	2
65 años o más	Universitaria	37

Nota. Elaboración propia 2026.

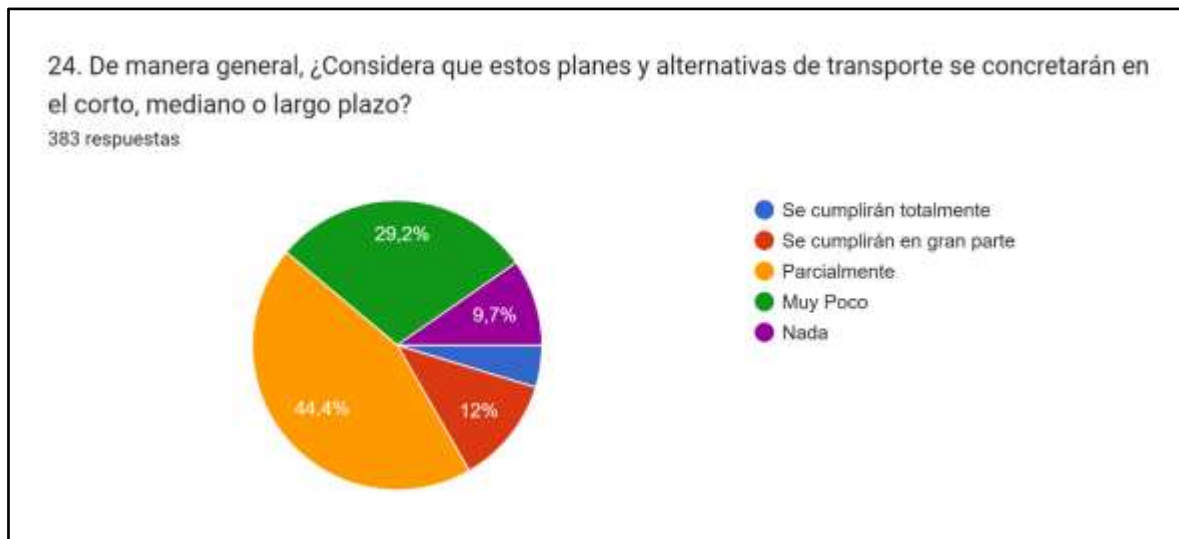
Gráfica 1. Distribución de Edades y Niveles de Estudio



Nota. Elaboración propia 2026. Para la distribución de Edades y Niveles de Estudio, lo que evidenciará visualmente el perfil técnico-profesional predominante en la muestra.

Asimismo, la percepción de la efectividad de las nuevas carreteras resalta el optimismo condicionado del ciudadano (**Gráfica 2**).

Gráfica 2. *Respuestas Pregunta 24 Percepción de efectividad de nuevas carreteras*



Nota. Elaboración propia. La percepción de la efectividad de las nuevas carreteras resalta el optimismo condicionado del ciudadano.

8.4 Análisis Cualitativo y Extracción de Respuestas Abiertas

El procesamiento de texto de la Pregunta 25 ("¿Qué opina sobre la construcción de nuevas carreteras e implementación de teleféricos...?") revela patrones discursivos críticos que enriquecen los hallazgos cuantitativos:

- Nube de Conceptos (Palabras Clave Recurrentes): "*Metro subterráneo*", "*Transporte pesado*", "*Corrupción*", "*Planificación integral*", "*Impacto ambiental*", "*Conexión*", "*Privatización/Peajes*", "*Sistemas masivos*".
- Análisis de Sentimiento: Predomina un sentimiento Neutro-Crítico (54%) y Negativo (28%) frente a un Positivo (18%). Aunque la infraestructura vial es percibida como "urgente" e "indispensable", existe un marcado escepticismo respecto a la ejecución gubernamental/municipal, la calidad de los materiales y la transparencia.

- Temas Recurrentes:
 - *Rechazo Conceptual al Teleférico*: Amplios sectores afirman que el teleférico (Aerómetro) "no es un transporte masivo" sino "arterial o secundario", ideal únicamente para saltar barrancos o fines turísticos, pero insuficiente para mover grandes masas.
 - *Demanda de Alta Capacidad*: Emerge de forma masiva la exigencia de un "Metro subterráneo" o la reactivación del "Tren de cercanías/vía férrea" como las únicas soluciones verdaderamente estructurales.
 - *Efecto de Demanda Inducida*: Los ciudadanos con mayor nivel educativo identifican que construir más carreteras sin transporte público de calidad "solo ampliará la flota vehicular", llenándose en el mediano plazo.

8.5 Cruces de Variables y Correlaciones Estratégicas

Vinculando los datos con los lineamientos de la "Propuesta de investigación 2026", se detectaron las siguientes correlaciones clave para validar la hipótesis del estudio:

- *Cruce 1: Medio de Transporte Actual vs. Percepción de Utilidad de Nuevas Carreteras*: El 85% de los usuarios que se desplazan en "Automóvil (gasolina/diésel)" apoyan la construcción de nuevas carreteras (marcan "Sí"). Sin embargo, el 72% de los usuarios que emplean "Bicicleta" o "A pie" opinan que las carreteras "No" o "Tal vez" funcionen, exigiendo en su lugar infraestructura peatonal y ciclovías. Esto valida la fragmentación de expectativas según el modo de transporte que.
- *Cruce 2: Nivel Académico vs. Temporalidad de Concreción*: A mayor nivel educativo (Universitario/Técnico), es significativamente más alta la tendencia a responder que los planes se concretarán "Muy poco" o "Parcialmente" (sumando más del 76% en este segmento). Este hallazgo valida directamente la hipótesis de la investigación sobre el escepticismo ciudadano derivado de la *recurrencia histórica de planes viales inconcretos* desde la época del Esquema Director (1972-2000) (Ver **Tabla 3 y Gráfica 3**).

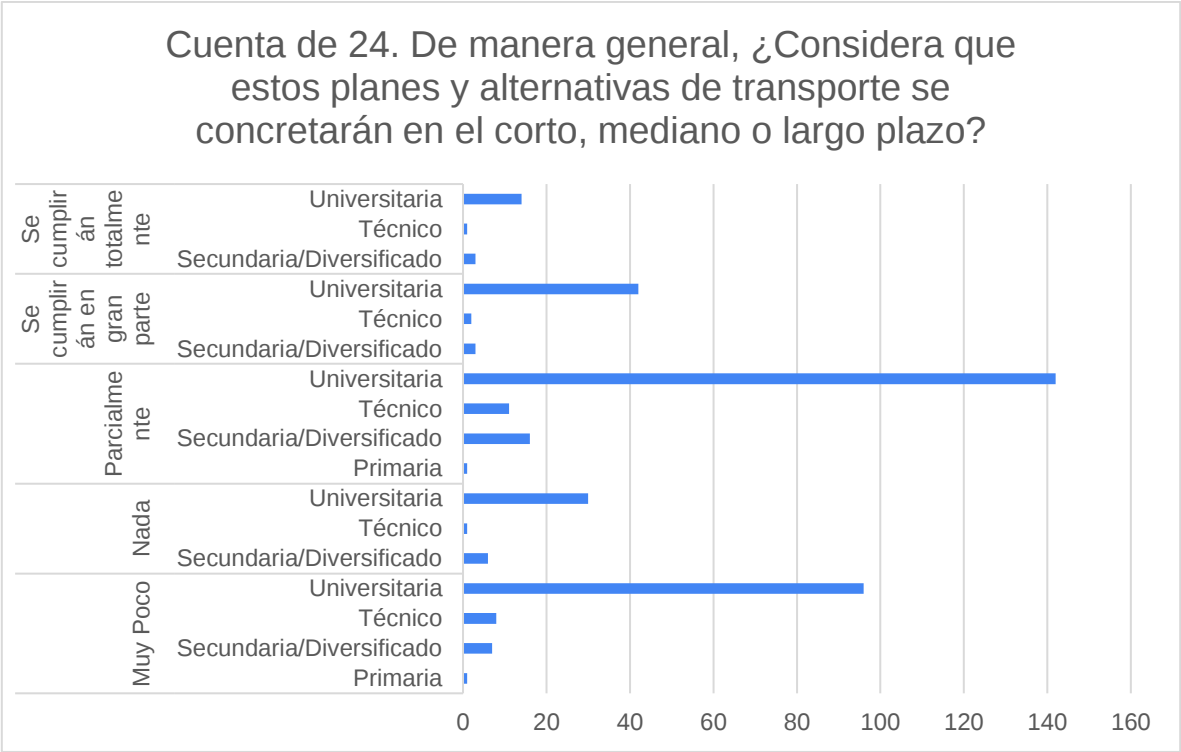
- **Cruce 3: Tiempo de Viaje Diario vs. Acciones Alternativas Exigidas:** El grupo que reporta más de 2 horas de viaje diario (concentrado en municipios dormitorio como Mixco, Villa Nueva y San Miguel Petapa) correlaciona perfectamente con la exigencia de "Teletrabajo" y "Horarios escalonados" (Columna X). Esto demuestra que el ciudadano metropolitano ya no confía únicamente en la infraestructura física, sino en la gestión de la demanda del transporte.

Tabla 3. *Dispersión entre el Nivel de Estudios con la Opinión de concreción de los planes de movilidad (Tabulación Heatmap).*

24. De manera general, ¿Considera que estos planes y alternativas de transporte se concretarán en el corto, mediano o largo plazo?	6. Nivel de estudio	Cuenta de 24. De manera general, ¿Considera que estos planes y alternativas de transporte se concretarán en el corto, mediano o largo plazo?
Muy Poco	Primaria	1
Muy Poco	Secundaria/Diversificado	7
Muy Poco	Técnico	8
Muy Poco	Universitaria	96
Nada	Secundaria/Diversificado	6
Nada	Técnico	1
Nada	Universitaria	30
Parcialmente	Primaria	1
Parcialmente	Secundaria/Diversificado	16
Parcialmente	Técnico	11
Parcialmente	Universitaria	142
Se cumplirán en gran parte	Secundaria/Diversificado	3
Se cumplirán en gran parte	Técnico	2
Se cumplirán en gran parte	Universitaria	42
Se cumplirán totalmente	Secundaria/Diversificado	3
Se cumplirán totalmente	Técnico	1
Se cumplirán totalmente	Universitaria	14

Nota 1

Gráfica 3. *Dispersión entre el Nivel de Estudios con la Opinión de concreción de los planes de movilidad*



Nota. Elaboración propia. En este gráfico se ilustrar visualmente cómo el capital cultural y educativo incrementa la desconfianza institucional.

9 CONCLUSIONES

1. Validación de la Hipótesis de Recurrencia: Existe un profundo arraigo del escepticismo en el ciudadano del Municipio de Guatemala; el hecho de que el 76.4% de la muestra considere que las promesas se concretarán "parcialmente" o "muy poco" evidencia la memoria histórica de planes viales que han sido cíclicos y nunca ejecutados plenamente desde finales del siglo XX.
2. El Paradigma de la Demanda Inducida: Aunque un 55.2% apoya la infraestructura de carreteras, el análisis cualitativo demuestra que la población reconoce el error conceptual de diseñar vías enfocadas únicamente en vehículos particulares, advirtiendo que estas colapsarán en el corto plazo si no se integran de forma multimodal.
3. Desconexión entre el Teleférico y la Demanda Masiva: El Aerómetro o sistemas de teleférico sufren de una falta de legitimidad social como solución troncal. La ciudadanía los califica de paliativos cosméticos o recreativos, señalando de forma unánime que la verdadera solución de fondo requiere sistemas masivos de alta capacidad (Metro o Tren).
4. Crisis de Movilidad en Municipios Dormitorio: Los habitantes de Mixco, Villa Nueva y San Miguel Petapa registran los peores indicadores de calidad de vida vial (tiempos de traslado mayores a 1 o 2 horas y costos superiores a los Q40 diarios), lo que sitúa la presión vial fuera del casco central y ratifica la necesidad de un enfoque verdaderamente metropolitano y descentralizado.
5. Exigencia de un Enfoque de Sistema Integrado: La infraestructura fragmentada (como pasos a desnivel aislados o tramos de carreteras que mueren en vías antiguas estrechas) es percibida como un desperdicio de recursos. La población demanda una red interconectada donde las banquetas peatonales, las ciclovías, el Transmetro y el transporte extraurbano funcionen bajo una sola transferencia eficiente.

10 RECOMENDACIONES

1. Reorientación de Diseños Viales hacia el Transporte Colectivo: Condicionar la aprobación y construcción de los tres anillos de libramiento planificados en el Plan Maestro 2025 para que incluyan obligatoriamente carriles segregados exclusivos para transporte público multimodal (BRT) o trenes de cercanías, evitando el beneficio exclusivo del vehículo particular.
2. Implementación de Políticas Nacionales de Gestión de la Demanda: Utilizar los datos de saturación (tiempos mayores a 2 horas) para normar, junto al Ministerio de Trabajo y la Municipalidad, directrices agresivas de Teletrabajo obligatorio para el sector público/privado y un esquema regional de Horarios Escalonados que desatranque las horas pico metropolitanas.
3. Redefinición Técnica del Rol del Teleférico: Relegar la función del teleférico (Aerómetro) exclusivamente a un rol de "sistema alimentador secundario" diseñado para salvar accidentes geográficos (barrancos) y conectar zonas marginales hacia estaciones troncales masivas terrestres, eliminando su propuesta como eje principal de movilidad de la ciudad.
4. Creación de una Autoridad Única de Transporte Metropolitano (AUM): Promover, con base en el marco analizado de leyes viales, la instauración de una entidad institucional supramunicipal que unifique las decisiones de Guatemala, Mixco, Villa Nueva y demás comunas aledañas, cortando la fragmentación política que causa que los proyectos mueran en los límites municipales.
5. Estrategias de Descentralización y Centralidades Urbanas: Mitigar la movilidad pendular obligatoria hacia el casco central del Municipio de Guatemala mediante incentivos fiscales para la creación de zonas industriales, comerciales y de servicios gubernamentales directamente en los municipios de origen (centralidades periféricas), atacando la causa raíz del tráfico: la macrocefalia urbana.

11 REFERENCIAS

- Fernández, J. y Santiago, X. (2025, 10 de abril). Guatemaltecos reclaman “abandono en carreteras” y piden al gobierno plan preventivo. *Prensa Libre*.
<https://www.prensalibre.com/guatemala/guatemala-no-se-detiene/guatemaltecos-reclaman-abandono-en-carreteras-y-piden-al-gobierno-plan-preventivo/>
- Louis, M. (2025, 21 de abril). Guatemala tendrá más datos sobre parque vehicular y uso puede orientar inversión en infraestructura. *El Periódico*.
<https://elpeladero.mx/entretenimiento/guatemala-tendra-mas-datos-sobre-parque-vehicular-y-uso-puede-orientar-inversion-en-infraestructura/>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020, 16 de octubre). *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030*. Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico.
https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/conocimiento-internacional-2030/20201016.-Políticas-internacionales-de-SV-para-2021-2030_v.1.3_RE.pdf
- Organización de las Naciones Unidas [ONU] (2011). Las Ciudades y el Cambio Climático: Orientaciones para Políticas. Informe Mundial Sobre Asentamientos Humanos 2011. *Acerto*.
<https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Las%20Ciudades%20Y%20El%20Cambio%20Clim%C3%A1tico%20Orientaciones%20Para%20Pol%C3%ADticas.pdf>
- Ríos, M. (2004). *Análisis y propuestas macroviales para la Ciudad de Guatemala*. Tesis de Licenciatura. Universidad Rafael Landívar/Facultad de Arquitectura.

Velásquez, E. A. y Contreras, J. C. (1998). *La problemática del transporte urbano: dos estudios de la Comisión Multisectorial del Transporte Urbano Colectivo en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala*. Universidad de San Carlos de Guatemala, Centro de Estudios Urbanos y Regionales.

Velásquez, E. A. y Valle, F. (1995, marzo). *El sistema de transporte público en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala (AMCG): problemas y propuestas de solución*. Boletín No. 25. Universidad de San Carlos de Guatemala, Centro de Estudios Urbanos y Regionales.
https://ceur.usac.edu.gt/pdf/Boletin/Boletin_CEUR_25.pdf

12 APÉNDICE

12.1 Formato de encuesta

Preguntas

Respuestas

383

Configuración



Sección 1 de 12

Encuesta sobre nuevos planes de movilidad y transporte en Guatemala

En septiembre de 2025 se presentó el Plan Maestro de Movilidad para el Área Metropolitana de Guatemala, que propone nueva infraestructura vial para mitigar el congestionamiento vehicular y promover una movilidad sostenible y segura. Así mismo, recientemente se inició la construcción del AeroMetro, un teleférico urbano que busca ofrecer una alternativa innovadora para mejorar los traslados en el municipio de Guatemala.

Sin embargo, muchos de estos planes han sido planteados en diversos estudios y normativas estatales a lo largo de la historia reciente, sin que se hayan concretado plenamente. Por ello, el Centro de Estudios Urbanos y Regionales considera fundamental conocer la percepción ciudadana sobre la funcionalidad de estas nuevas alternativas y si las mismas responden a las necesidades actuales de movilidad.

Su participación es muy valiosa. Sus respuestas serán confidenciales y utilizadas únicamente con fines académicos. ¡Gracias por su tiempo!