



1. ANTECEDENTES

Durante los años de 1,970 y 1,972, la Municipalidad de Guatemala elaboró el Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano -EDOM-. En este documento se indicaba, que como consecuencia del crecimiento de la ciudad, era evidente la necesidad de desarrollar proyectos de equipamiento urbano y cuyos servicios tuvieran un impacto a nivel nacional. Se identificaron proyectos a corto, mediano y largo plazo. En el mismo se contemplaba la necesidad de disponer de una Central Mayorista de Abastecimiento -CENMA- pues ya se observaban en el Mercado La Terminal, limitaciones y conflictos en el transporte, falta de claridad y orden en las funciones de mayoreo y detallista, desorden por la invasión del transporte y problemas en los lugares de carga y descarga, así como el desbordamiento en las calles y avenidas del sector.

En 1,974 se iniciaron los estudios para el dimensionamiento y localización del Mercado de Mayoreo, con el apoyo del Banco Centroamericano de Desarrollo. Al año siguiente, se iniciaron encuestas en el Mercado La Terminal para determinar el número de vendedores mayoristas, que serían trasladados, el origen de los productos agrícolas perecederos y los volúmenes de comercialización. Con estas bases, se establecieron los criterios de localización y se iniciaron los Estudios de Factibilidad del Mercado de Mayoreo y de la Terminal de Autobuses Urbanos. Como consecuencia de los daños causados por el terremoto de 1,976, la Municipalidad de Guatemala pospuso la conclusión de los estudios hasta que se terminaran los trabajos de reconstrucción de la ciudad.

En el año 1,980 a solicitud del Banco Interamericano de Desarrollo, se procedió a revisar las propuestas originales, quedando finalmente establecidos, los Estudios de Factibilidad de CENMA.

Desde el punto de vista de comercialización agropecuaria, CENMA se integraba al Plan de Centros de Acopio o Mercados de Origen y al Plan Maestro de Mercados Minoristas con una estrategia integral para el sistema de comercialización y abastecimiento del área metropolitana.

Con estos planes, se proponía crear y estimular nuevos mecanismos de comercialización y administración del abastecimiento, mejorando las condiciones del mercado de productos perecederos como: las verduras, las hortalizas, las frutas, etc.

En el mes de marzo de 1,986 se iniciaron los trabajos para la construcción de CENMA.

En el mes de febrero de 1990, el Señor Alcalde Municipal expresó el interés de promover e impulsar la iniciativa del "Distrito Central del Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala", lo cual no sólo sería urgente sino de gran conveniencia para toda la comunidad, con el propósito de mantener un ordenado crecimiento de toda la urbe.

La Central Mayorista de Abastecimiento -CENMA- se inauguró hasta el 23 de noviembre de 1,994. En esa ocasión, el Gobierno de la República de Guatemala se hizo cargo de las instalaciones con el propósito de elaborar las bases de licitación para dar en concesión su administración, operación y mantenimiento. Sin embargo, después de un período de catorce meses, el Gobierno dispuso regresar el proyecto a la Municipalidad de Guatemala, mediante el Acuerdo Gubernativo número 106-96, de fecha 25 de marzo de 1,996.

A partir de esa fecha, la Municipalidad se hizo cargo de CENMA. Inicialmente tenía el propósito de darla en concesión, para lo cual se elaboraron las bases para la licitación.



Mientras se tomaba una decisión, el edificio administrativo de la Central Mayorista fué ocupada por la Policía Nacional de Tránsito.

Finalmente, a partir del mes de diciembre del año 2,000 la Municipalidad dispone iniciar el traslado de los vendedores mayoristas del Mercado La Terminal a las instalaciones de CENMA.

La población de la Ciudad de Guatemala que recibirá influencia directa del CENMA, sobrepasó desde hace más de 40 años los límites de su propia Municipalidad para dar origen a una concentración urbana de características metropolitanas.

Este crecimiento y desbordamiento se ha dado gradualmente desde 1950, a partir de la estructura urbana de la Ciudad conformada desde los tiempos de la Colonia.

La estructura urbana, se conformó con base en “ejes preferenciales de urbanización” siendo este uno de los factores de mayor peso que ha determinado la conformación y el crecimiento de los Asentamientos no sólo de la ciudad sino de los seis Municipios que conforman el núcleo de mayor crecimiento metropolitano: Mixco, Villanueva, Petapa, Chinautla, Villa Canales y Sta. Catarina Pinula .

Obviamente las necesidades de equipamiento urbano han ido creciendo conforme la ciudad y el área metropolitana se han ido extendiendo e incrementándose su población.

2. OBJETIVOS DEL TRASLADO

Las Centrales Mayoristas se han construido en las ciudades latinoamericanas como: Colombia, México, Brasil, etc., bajo el exclusivo objetivo de producir mejoras en el sistema de comercialización de los alimentos y la Central Mayorista de Abastecimiento de Guatemala, se enmarca dentro de este concepto.

Sin embargo, los impactos urbanísticos han pasado a ser tan importantes y cuantificables como los de mercadeo. Por ello bien pueden distinguirse dos tipos de objetivos generales: Urbanísticos y de Mercadeo.

2.1 Objetivos Urbanísticos

- Reubicar ordenadamente los minoristas, hoy mezclados y relacionados actualmente con los mayoristas de la Terminal.
- Descongestionar vialmente el sector de Mercadeo de la Terminal.
- Recuperar dentro de patrones de planificación el uso adecuado de un amplio sector urbano que afecta las zonas 4, 9 y 1 de la ciudad de Guatemala.

2.2 Objetivos de Mercadeo

- Disminuir las pérdidas físicas de los productos agrícolas, incrementando el abastecimiento alimentario.
- Contribuir a mantener la calidad de los productos para que sean consumidos en mejores condiciones sanitarias. Apoyar la labor del Ministerio de Agricultura y sus instituciones relacionadas con el sector agropecuario.



- Crear condiciones de mercado que permitan una más clara formación de los precios para los productores y los distribuidores detallistas, gracias a la información de precios que será divulgada por todo el país y a la más clara confrontación de la oferta y la demanda. Colaborar con el Ministerio de Economía y demás instituciones vinculadas con estos aspectos.
- Producir un mejoramiento de todo el proceso de comercialización agropecuario del país, un estímulo a la producción alimentaria y estabilidad en los precios de los alimentos para los consumidores finales.
- Concentrar la oferta de alimentos provenientes de las zonas de producción nacional a CENMA, a nivel mayorista, para constituir así un Centro de Abastecimiento y Distribución para toda la ciudad, donde:
- Los productores agrícolas guatemaltecos directa o indirectamente encuentren una demanda permanente, dentro de condiciones de ventas claras, que garanticen un precio real del mercado, que estimule su fuerza productiva.
- Operen mediante el arriendo de las instalaciones y servicios, los productores, comerciantes y transportistas mayoristas, dentro de condiciones y reglamentos, en un ambiente de libre competencia.
- Compren los minoristas de mercados, los tenderos, supermercados, instituciones como el ejército, colegios, restaurantes, hoteles y todos los demás que lo hagan en unidades mayoristas (cajas, bultos, centenares, redes, etc. de acuerdo a cada producto), provenientes de toda el área de influencia de CENMA.
- Constituir un Centro Nacional de Mercados para impulsar la posición exportadora de productos agropecuarios alimenticios frescos, de los que Guatemala tiene el privilegio para su producción en la región.
- Integrar las facilidades de CENMA al Sistema Nacional de Mercadeo Agropecuario mediante los planes de Centros de Acopio o Mercados de Origen y el Plan Maestro de Mercados Minoristas en la Ciudad de Guatemala.

3. CENTRAL MAYORISTA DE ABASTECIMIENTO

3.1 Descripción de CENMA

La Central Mayorista de Abastecimiento es el recinto físico en donde se realizan actividades de comercialización al por mayor de productos agrícolas alimenticios y otras actividades afines, bajo el régimen de mercado de libre competencia.

La Central tiene por objeto la racionalización del mercado mayorista, definiendo claramente los sistemas y canales de abastecimiento de los productos agrícolas alimenticios.

Se logra también, disminuir los volúmenes de pérdida física de los productos perecederos, como: las hortalizas, los granos básicos y las frutas; disminuir los costos de comercialización y mantener la calidad de los productos en mejores condiciones sanitarias.



3.2 Localización

La Central Mayorista de Abastecimiento se localiza al sur de la ciudad de Guatemala, con una extensión de 38.92 hectáreas. Colinda al norte con la colonia residencial Monte María; al sur con terrenos propiedad de la nación y con la colonia El Mezquital; al oeste con las colonias Villalobos I y II; y al este con el barranco identificado como Quebrada El Frutal.

3.3 Área de Influencia de CENMA

El área de influencia de la Central Mayorista de Abastecimiento puede determinarse en función de la producción nacional y de su sistema de distribución. Desde el punto de vista de la producción agrícola, CENMA tiene una influencia nacional, pues al mercado de la ciudad de Guatemala llegan productos de todo el territorio del país, de las zonas de producción y de los centros de acopio. La importancia del mercado será punto de referencia obligado y los precios que se formen, al ser divulgados en todas las áreas de producción, tendrán así, un impacto directo para las condiciones de comercialización de los productores.

Desde el punto de vista de la distribución, su influencia será diversa de acuerdo al tipo de productos. Por ejemplo: la manzana, el durazno y el melocotón, llegarán de las zonas templadas de Huehuetenango, El Quiché, San Marcos, Quezaltenango, Sololá y Chimaltenango. En CENMA se dará lugar a un intercambio regulador de productos.

La función directa de ser Centro de Abastecimiento permanente del surtido completo de productos, lo cumplirá CENMA para la región central del país definida como Región Metropolitana compuesta por el municipio de Guatemala y parte de los municipios restantes del departamento de Guatemala. Los diferentes grados de proximidad y su relación con CENMA representarán una diversa clase de abastecimiento para los detallistas que compran en el mercado, pero será en todos los casos su mejor alternativa de aprovisionamiento del surtido completo de productos alimenticios.

3.4 Vías de Acceso a CENMA

El abastecimiento de CENMA, se realiza por medio de las carreteras CA-1 y CA-9 que comunican todas las carreteras del país con la ciudad capital. Estas carreteras en su intersección con las vías de la ciudad, utilizan el anillo periférico como vía de interconexión, evitando de esta manera el paso por las zonas centrales. En la fig. No. 1 se presenta un plano con sus respectivas referencias sobre las rutas de abastecimiento, de distribución y la posición de cada uno de los mercados municipales incluyendo a CENMA. La carretera CA-1 proveniente de la región occidental, utiliza una parte del anillo periférico para conectarse con la CA-9 que a su vez se intersecta con la vía que conduce a CENMA.

El abastecimiento que proviene del oriente del país por la carretera CA-9, toma por el anillo periférico y luego se conecta a la carretera CA-1, como lo hacen los que provienen de occidente. Utilizando estas carreteras y el anillo periférico, el abastecimiento se produce con fluidez, sin interferir el tránsito normal de la ciudad.

La distribución o desabastecimiento de los productos de CENMA se hace por medio de camiones de una a tres toneladas hacia los mercados minoristas municipales, supermercados y otros compradores mayoristas.

Para el desabastecimiento también se utilizan camiones de mayor tonelaje, los cuales proveen a otros municipios del interior del país y a Centroamérica, especialmente a El Salvador.

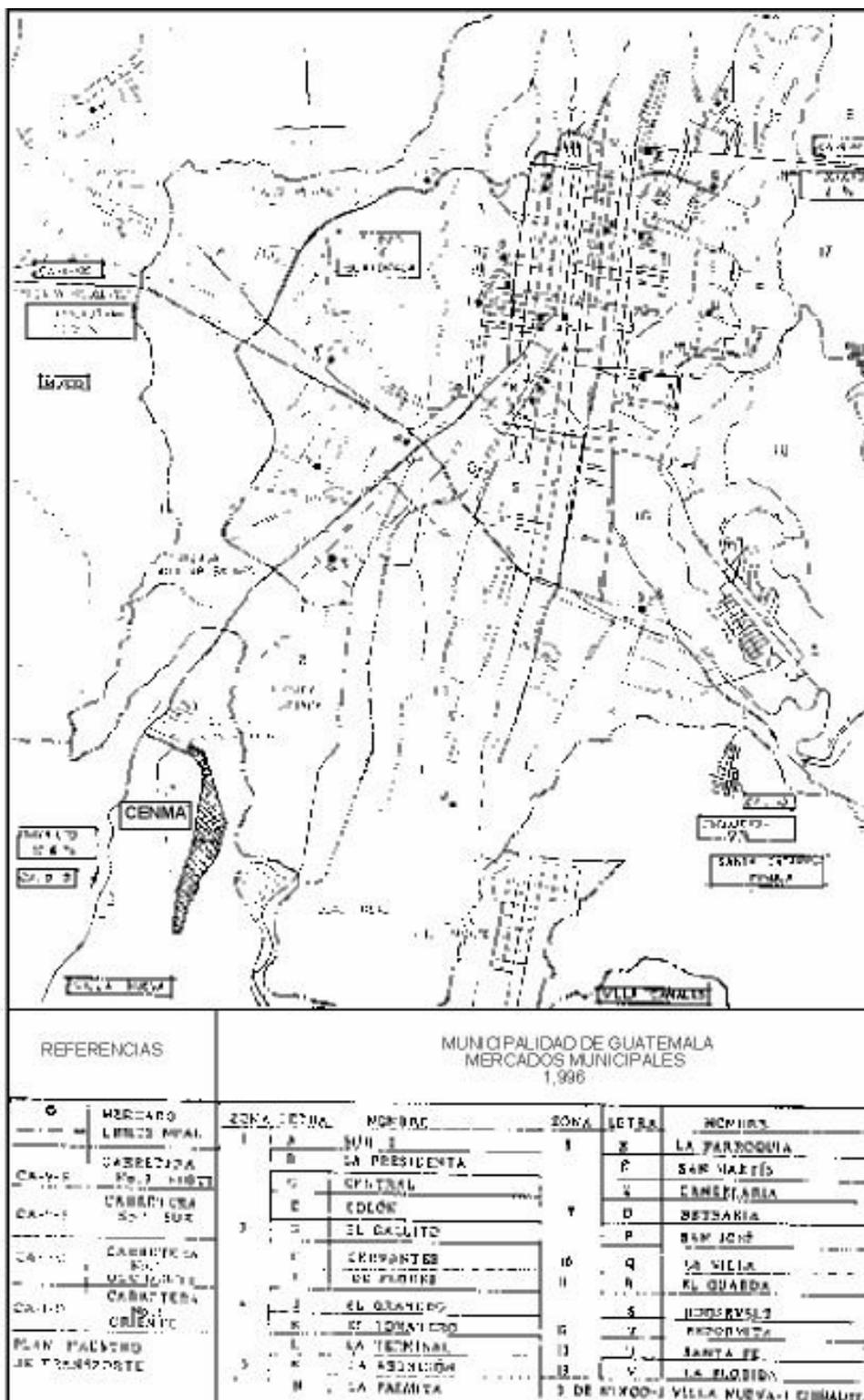


FIG. No. 1 VIAS DE ACCESO A CENMA



3.5 Instalaciones CENMA

En la fig. No. 2 se presenta la distribución de las áreas libres, los edificios para la comercialización y las instalaciones de servicio. Las características de los edificios y demás instalaciones, se describen a continuación:

3.6 Edificio Administrativo

El edificio administrativo consta de dos niveles, con área independiente para el estacionamiento de vehículos del personal. En el primer nivel tiene locales para Bancos del sistema, recepción y cafetería. El segundo nivel, para la administración.

3.7 Pabellones

Tres pabellones identificados con los números 2,3 y 5, con igual estructura de metal, sin divisiones interiores y con sus servicios sanitarios. El área útil neta de cada uno es de 1,530 metros cuadrados.

Tres pabellones identificados con los números 7, 11 y 12, con estructura análoga a los pabellones anteriores. Cada pabellón tiene 72 locales de 3.00 metros de frente por 10.50 metros de fondo (31.50 m²) cada uno, con puerta y cortina metálica.

Tres pabellones identificados con los números 4, 6 y 8, con estructura análoga a los anteriores. Cada pabellón tiene 48 locales de 4.50 metros de frente por 10.50 metros de fondo (47.25 m²) cada uno, con puerta y cortina metálica.

Dos pabellones identificados con los números 13 y 14, con una plataforma de 1,053 metros cuadrados.

3.8 Edificio para Locales Comerciales

Este edificio se identifica con el número 10. Consta de 12 locales con su respectiva puerta y malla metálica y 12 locales para comedores.

4. UN EDIFICIO PARA PRIMEROS AUXILIOS

4.1 Instalaciones de Servicio

- Un tanque de agua elevado con capacidad de 120 metros cúbicos.
- Un tanque de agua subterráneo con capacidad de 250 metros cúbicos.
- Cinco garitas para el control de acceso y cobro de los vehículos que ingresen.
- Báscula para el pesaje de camiones y vehículos con carga.
- Un pabellón para parada de buses u otro uso.
- Conjunto de construcciones especiales para el manejo de agua, electricidad, teléfonos, etc.
- Veintiún comedores en el edificio identificado con el número 10.

4.2 Locales con Techo Ondulado

Treinta y nueve locales que pueden usarse para diferentes usos, pero que se supone que los mismos serán eliminados al continuar la carretera que llega a las instalaciones.



4.3 Áreas para Estacionamiento

- Estacionamiento externo que tiene como fin, concentrar los vehículos mientras CENMA abre sus puertas de ingreso.
- Estacionamiento interno para los vehículos que lleguen a hacer transacciones, ya sea de venta como de compra.

4.4 Organización de CENMA

La estructura orgánica de CENMA es la denominación, distribución e interrelación de las dependencias que se estimen más recomendables para controlar su administración, en forma tal que el logro de sus objetivos y funciones, le sean más eficiente y económico.

Actualmente, CENMA no tiene una estructura orgánica completa. Se considera que aún está en la etapa de organización. Sin embargo, ha hecho logros muy significativos que permiten una interrelación muy buena con los inquilinos del mercado, quienes son representados por su Junta Directiva.

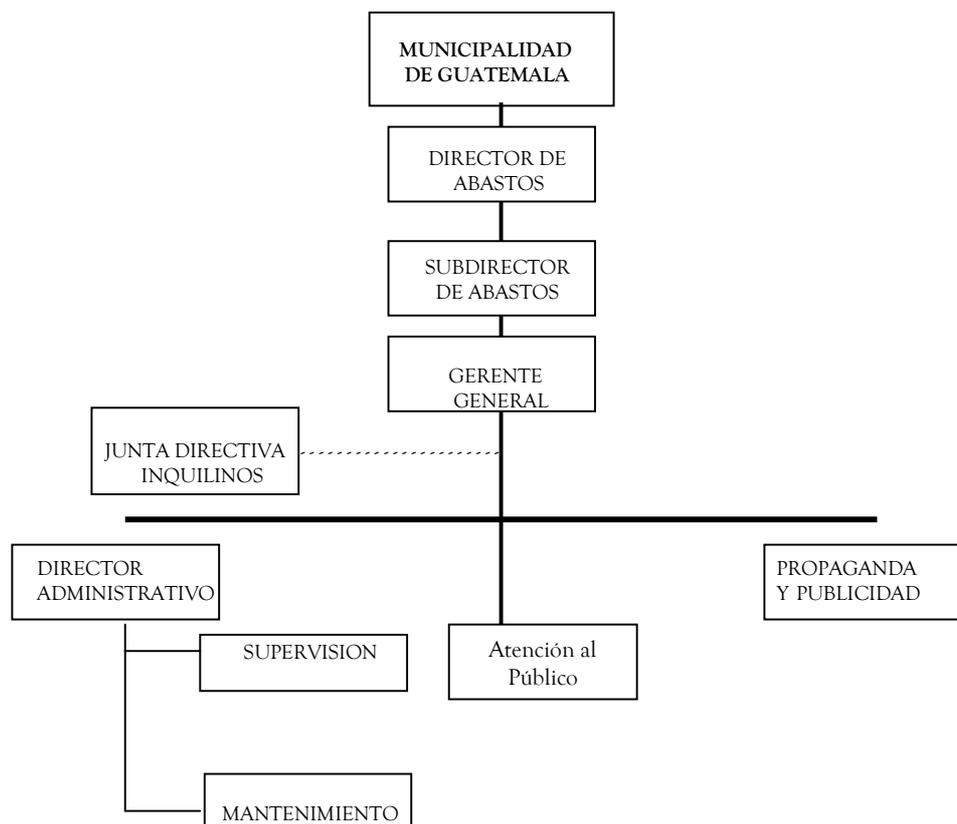


FIG. No. 3 ORGANIGRAMA DE CENMA



4.5 Capacidad Instalada

CENMA tiene capacidad para 1,350 mayoristas. De esta cantidad, 1,200 se encuentran debidamente registrados y tienen sus puestos de venta en la Central. Por consiguiente, existe espacio para recibir a 150 mayoristas más.

La Central tiene áreas libres que podrían utilizarse para construir más pabellones, dependiendo de las necesidades de infraestructura que requiera el incremento de las transacciones de comercialización.

Actualmente, los productos perecederos que se comercializan en la Central están distribuidos en la siguiente forma:

No. DE PABELLÓN	PRODUCTO
1	Papa
2	Güisquil, perulero, Güicoy
3	Tomate
4 (bodega)	Tomate
5	Cebolla
6 (bodega)	Tomate
7 (bodega)	Cebolla
8 (bodega)	Güisquil, papa
9	Verdura
10	Comedores, lácteos , etc.
11	Manzana, ciruela, pera
12	Papaya
13	Melón, naranja
14	Sandía

5. CONSIDERACIONES DE LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA RESPECTO AL MERCADO LA TERMINAL

5.1 Área de Influencia

La operación directa y concentrada del mercado tiene lugar en un área estimada de 43.000 Mt2 ubicada a lo largo de la 0 Avenida entre la 2a. Calle de la Zona 9 y la intersección de la Ruta 6 con la 0 Avenida en la Zona 4.

A partir de este eje paralelo a la línea férrea, el mercado ocupa calles, vías, banquetas, predios y locales en forma improvisada o formal con diversa intensidad hasta la 4a. Avenida de la Zona 9 y algunos espacios de las vías 1, 2 y 3 de la Zona 4. (Ver Fig. No. 3)

Esta ocupación cambia la intensidad de acuerdo con los días y horas a lo largo de la semana, siendo mayor en las primeras horas del día.

La influencia indirecta del mercado se prolonga hasta la sexta avenida por un mayor tráfico vehicular, movilización en carretas y carretillas de tracción humana, ocupación ocasional de andenes, parqueo de buses y camiones, cafetines, bares, hoteles de baja condición, etc.



El mercado se desarrolla en una mezcla y amalgama con otras actividades comerciales y económicas.

Entre las que se pueden mencionar:

- La Terminal de Buses extraurbanos interdepartamentales.
- Sector comercial de repuestos para automotores.
- Ferreterías y materiales de construcción.
- Almacenes de productos para la agricultura y la ganadería.
- Terminales independientes de buses internacionales.
- Distribuidores de licores y cervezas.
- Talleres.
- Parqueaderos.
- Plantas Industriales.
- Grandes mayoristas y distribuidores de aceite comestible y otros abarrotos.
- Chatarrerías, ventas de tambos, artesanías.
- Comercio misceláneo: fotografías, droguerías, ropa, calzado, etc.
- Establecimientos de servicios personales: peluquerías, salones de belleza, etc.
- Negocios complementarios del mercado: venta de empaques, bolsas de polietileno, balanzas, carbón, etc.
- Minoristas de alimentos en plazas formales, ocupaciones autorizadas y desbordamientos informales.
- Abarrotos.
- Locales para clasificación y despacho de frutas y hortalizas.

En esta forma y en función del Proyecto CENMA, el traslado del mercado mayorista significa la extracción, de una actividad, a partir de una mezcla muy heterogénea de actividades económicas formales e informales que ocupan una vasta zona céntrica de la ciudad.

Se concluye además que el uso natural del área es comercial, de transporte y servicio y que el traslado del Mercado Mayorista representa una actividad parcial del conjunto.

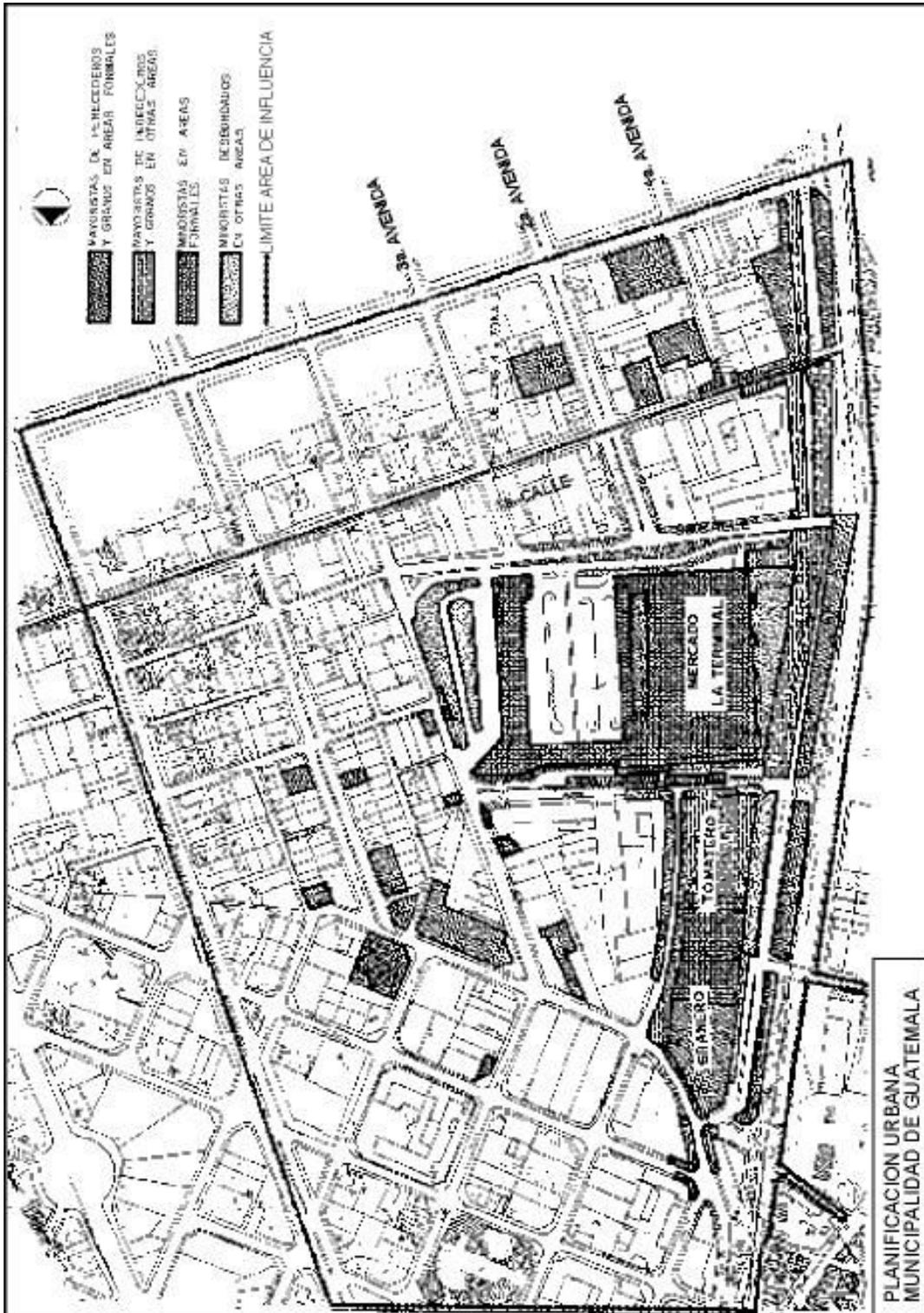


FIG. No. 3 AREA DE INFLUENCIA



5.2 Problemática por el Uso del Suelo

Subutilización del suelo

- ✓ Construcciones caducas y antifuncionales, presentando un gran deterioro del suelo.

Infraestructura vial insuficiente

- ✓ Se crea un caos vial por el incremento del parque o automotor, adicionando el tráfico pesado de las zonas.

Pérdida del espacio peatonal

- ✓ La ampliación de ciertas vías vehiculares reduce el espacio peatonal, lo cual sumado a la presencia de vendedores ambulantes y “las zonas de cargue y descargue” deja casi nulo el tránsito del peatón.
- ✓ Ausencia de zonas verdes
- ✓ No existen áreas verdes..

Amparo Ilegal de prostitución o delincuencia

- ✓ Anexo a esta zonas han aparecido servicios complementarios a las plazas de mercado, como son los hoteles que han tolerado el uso, con fines de amparo a la prostitución, generada por la presencia del campesino en la ciudad y la existencia de talleres, bodegas, etc. Lo anterior se mezcla con la presencia de elementos que tienen por único fin, la delincuencia.

Contaminación

- ✓ Ocasionada por la dificultad en la recolección de basuras y desechos, produciendo así una falta total de saneamiento al existir contaminación por olores principalmente, que a su vez traen la presencia de animales, dando la sensación de basureros.

Dificultad de Interacción

- ✓ Presentada a nivel comercial por los diferentes usuarios y por los mismos comerciantes.

Pérdida de Imagen

- ✓ Como centro urbano, ya que forma parte del corazón de la Ciudad, en el cual se da como un lugar de expresión colectiva de los diferentes subcentros acordes entre si.

Inseguridad

- ✓ Marcada por el alto índice de delincuencia que en los actuales momentos, la policía no puede controlar. Esta inseguridad aumenta por la complicidad de algunos usuarios o prostitutas que frecuentan el sector.

6. ORIGEN Y ANÁLISIS DEL CONFLICTO

El 29 de septiembre del año 2000, sale publicado en el diario oficial, el Acuerdo de Alcaldía de fecha 8 de septiembre, en el cual se acuerda el traslado de los mayoristas del mercado La Terminal como del mercado denominado “ El Tomatero “ a la Central de Mayoreo CENMA.

La Municipalidad inicia un censo en el Mercado La Terminal para establecer el número y características de comercialización de los mayoristas. El censo se realiza con serias dificultades, pues encuentra oposición de algunos mayoristas para proporcionar la información. El censo no se concluye y en consecuencia, no proporciona datos definitivos confiables.



A partir del mes de septiembre se inician los grupos que se oponen fuertemente al traslado. Estos grupos, decididos a todo, empiezan a tener confrontaciones con las autoridades municipales. Aunque en estos hay representatividad de algunos sectores mayoristas, una pequeña parte del Mercado “ El tomatero” es el que presenta mayor oposición.

Sin embargo, gran parte de los mayoristas acatan el Acuerdo de Alcaldía y en forma pacífica se trasladan a CENMA.

Por otra parte, algunos transportistas que provienen del interior del país con productos perecederos empiezan a tener problemas con la Policía Municipal de Tránsito al no acatar las disposiciones municipales de llevar su producto a CENMA.

La Municipalidad de Guatemala y el Concejo Municipal conscientes de que no se ha completado el traslado y que una parte de los transportistas tratan de abastecer a los mayoristas que se han quedado en La Terminal, toma las siguientes medidas:

- El Concejo Municipal publica en el diario oficial, el Acuerdo de Concejo, de fecha 31 de octubre del año 2,000, en el cual se refiere al transporte de productos perecederos. A continuación se transcriben algunos puntos importantes: “ Considerando. Que el proceso de traslado no se ha completado, en virtud de que algunos transportistas de productos perecederos continúan abasteciendo a los mayoristas que se oponen al traslado, con lo cual están generando una competencia desleal con los comerciantes que acataron la disposición municipal de trasladarse a la Central de Mayoreo” “ Acuerda Artículo 1. Todo vehículo de una o más toneladas que ingrese a la ciudad de Guatemala, que transporte productos perecederos para abastecimiento de los vecinos, deberá ser descargado en la Central de Mayoreo - CENMA -” “Artículo 2. La Policía Nacional de Tránsito impondrá las multas que establece el Reglamento de Tránsito, a los vehículos que infrinjan la anterior disposición”.
- Para aplicar dicha disposición, la Policía Municipal de Tránsito coloca puestos de control en lugares estratégicos de las carreteras y vías de acceso a la ciudad.

Con estas medidas surgen otros problemas, a consecuencia de las fuertes multas que la PMT empieza a imponer. Además, se quejan algunos transportistas de que la policía los detiene atravezándoles la radiopatrulla en forma inesperada y con un vocabulario fuera de lo común. Se les quita su licencia de conducir y el vehículo es conducido y consignado.

7. PARTICIPANTES EN EL CONFLICTO Y SUS PUNTOS DE VISTA

Con el propósito de resolver el conflicto en forma pacífica y mediante el diálogo, surgen los grupos representativos.

Por parte de los mayoristas de La Terminal surge el Comité de Emergencia y por parte de los mayoristas que se trasladaron a CENMA, la Asociación de Inquilinos Mayoristas. La Municipalidad de Guatemala está representada por la Dirección de Abastos y la Gerencia de CENMA. El Concejo Municipal está representado por el Síndico Primero. La Empresa Metropolitana Reguladora del Tránsito -EMETRA- está representada por la Policía Municipal de Tránsito -PMT-.

Estos representantes han tenido varias reuniones, algunas veces entre funcionarios y otras veces entre mayoristas y funcionarios, para analizar y resolver los problemas que van surgiendo y para resolver en definitiva el traslado de mayoristas de La Terminal a CENMA.



La Municipalidad de Guatemala considera que todos los mayoristas deben estar en CENMA para consolidar el sistema nacional de comercialización de productos perecederos y de esta manera, recuperar las áreas del mercado La Terminal para implementar un programa de urbanización y permitir la reubicación de los vendedores minoristas.

EMETRA considera que los transportistas que abastecen a los vendedores mayoristas deben acatar las disposiciones municipales y dirigirse voluntariamente a CENMA.

Los funcionarios de CENMA consideran que los vendedores mayoristas de La Terminal que aún no se han trasladado están mal orientados y que no han evaluado conscientemente, las ventajas de CENMA respecto a la Terminal. Opinan que en ese grupo existen personas que desean trasladarse pero que son manejados por otros que tienen intereses ajenos, posiblemente de tipo político y económico.

La Junta Directiva de los inquilinos de CENMA consideran que la limpieza, la higiene, el orden, la seguridad y el estacionamiento interno que encuentran en el mercado de Mayoreo, facilitan la comercialización de sus productos. Indican que el precio que deben pagar por piso plaza y por el uso de bodega es justo. Consideran además, que la buena relación que existe entre la administración de CENMA, los inquilinos y la Junta directiva, permite dialogar y lograr el consenso en algunas decisiones.

Los vendedores mayoristas de La Terminal, a través del Comité de Emergencia manifiestan que el traslado a CENMA les ocasionaría pérdidas ya que se encuentra muy distante del centro de la ciudad y tienen dudas sobre la efectividad de la comercialización. Consideran que no ha habido suficiente información y que se ha actuado en forma impositiva.

8. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

➤ Ventajas para la Municipalidad:

- ✓ Implementar un sistema tarifario que conlleve elementos de orden técnico y político administrativo, que tengan como resultado una tarifa de equilibrio.
- ✓ Tener un mejor control de los vendedores en cuanto a los tipos de productos y volúmenes de comercialización.
- ✓ Facilitar el control de precios de productores, intermediarios y vendedores.
- ✓ Proporcionar asistencia técnica para optimizar el envase, almacenaje y conservación de sus productos.
- ✓ Descongestionar parcialmente el tránsito por la ciudad
- ✓ Facilitar la elaboración de los contratos de arrendamiento.
- ✓ La seguridad del personal administrativo y de los usuarios de CENMA.

➤ Desventajas:

- ✓ Tener un presupuesto de funcionamiento más alto, acorde con la estructura de la organización que se requiere para administrar eficientemente.
- ✓ Disponer de mayor número de personal de mantenimiento.
- ✓ Falta de cooperación de la Policía Nacional Civil.
- ✓ No disponer de manuales de organización, de clasificación de puestos y operativos actualizados.



➤ **Ventajas para los vendedores**

- ✓ Disponer de un lugar para sus productos con condiciones higiénicas, limpias, y seguras.
- ✓ Disponer de bodegas amplias y seguras para el almacenamiento de sus productos.
- ✓ Un mejor control de la oferta y la demanda del mercado de productos perecederos para obtener precios competitivos.
- ✓ Disponer de productos variados y frescos.
- ✓ Mejorar la relación con las autoridades encargadas de la administración de CENMA para resolver problemas de interés de los inquilinos.
- ✓ Contar con una mejor organización que vele por los derechos de los inquilinos.
- ✓ Contar con estacionamiento de fácil acceso, amplio y seguro.
- ✓ Llegar a la Central en vehículo, sin complicaciones, con carriles apropiados y una entrada bien accesible.
- ✓ Pagar una tarifa justa y controlada.
- ✓ Disponer de espacio suficiente para sus transacciones.
- ✓ Facilidad y seguridad en el pago de la tarifa al hacerlo a través de Bancos del Sistema.
- ✓ Contar con servicios esenciales como: agua, energía eléctrica, servicios, sanitarios y teléfono.
- ✓ Disponer de comedores higiénicos y amplios.
- ✓ Que se realicen contratos por arrendamiento para garantizar los derechos de los arrendatarios.
- ✓ Disponer de asistencia técnica para mejorar la calidad de sus productos.
- ✓ Disponer de un horario de ventas acorde a las necesidades propias del mercado.

➤ **Desventajas:**

- ✓ El transporte extraurbano proveniente del sur no llega hasta las instalaciones de CENMA.
- ✓ No existe una adecuada publicidad que llegue masivamente al productor, intermediarios y mayoristas del interior del país.
- ✓ Falta de control en mayoristas que comercian en forma desleal.
- ✓ Que las autoridades de CENMA permitan la participación comercial de vendedores minoristas.
- ✓ Que hayan multas excesivas por no acatar disposiciones municipales.

➤ **Ventajas para la población que demanda el servicio:**

- ✓ Encontrar los productos alimenticios perecederos como: las legumbres, frutas, hortalizas y granos básicos concentrados en una área específica.
- ✓ Pagar un precio justo y competitivo por la compra mayorista de productos.
- ✓ Hacer sus compras en un lugar higiénico, limpio y seguro.
- ✓ Facilidad de estacionamiento.
- ✓ Existe mejor control de las autoridades para evitar la delincuencia dentro de las instalaciones.

➤ **Desventajas**

- ✓ Que el transporte extraurbano no llegue a CENMA.
- ✓ Que existan mayoristas en mercados minoristas que tiendan a distorsionar el precio de la canasta básica.
- ✓ No existe información de precios a nivel nacional.



9. ELEMENTOS DE CONSENSO

❖ El diálogo

Las partes involucradas en el traslado deben agotar el diálogo para resolver el conflicto. Los funcionarios deben ser accesibles y atender en forma atenta y respetuosa a los vendedores. Los vendedores mayoristas deben asistir a todas las reuniones en que sean convocados y que traten sobre la solución del traslado.

❖ La Información

Los afiches, trífolios u otros medios de información que elabore la Municipalidad de Guatemala sobre las ventajas de CENMA deben llegar efectivamente a los vendedores mayoristas y a los inquilinos de los mercados minoristas. Asimismo, la Municipalidad debe utilizar los medios masivos como: la prensa, la radio y la televisión para informar a la población en general sobre aspectos relacionados con la central.

❖ La veracidad

El grupo de mayoristas pendientes de traslado no deben darle crédito a las especulaciones que surgen como consecuencia de la desinformación ni a personas involucradas o ajenas al problema que tienen intereses propios de orden político o económico.

❖ Decisiones políticas

Las decisiones que se tomen deben estar enmarcadas dentro de un esquema eminentemente apolítico. Los asistentes a los diálogos no deben objetar en forma partidista.

❖ Disposiciones legales

Las decisiones que se tomen deben reñirse a las disposiciones de tipo legal.

Es obligación de las autoridades municipales dar a conocer, todos los Acuerdos, Reglamentos y demás disposiciones que normen el buen funcionamiento de CENMA y de los demás mercados. Los arrendatarios de puestos en los mercados incluyendo mayoristas de La Terminal y CENMA deben acatar todas las disposiciones legalmente establecidas.

❖ Foro y conferencias

Los funcionarios municipales deben organizar un foro con participación de entidades que deseen solucionar el problema, aunque estas sean ajenas al problema, pero que sus opiniones puedan favorecer en alguna medida el cambio de actitudes negativas. Los funcionarios de CENMA deben dar conferencias de prensa y en televisión para hablar sobre aspectos positivos de CENMA.



10. CRITERIOS PARA EL TRASLADO

Al ejecutar el traslado, se debe actuar teniendo como pautas o criterios para la ocupación y puesto en marcha de CENMA los siguientes criterios:

❖ Servicios a los Usuarios

CENMA es una dependencia municipal de servicios. Se trata de servicios para la comercialización de los alimentos. La principal razón es entonces proveer las facilidades, el orden, las instalaciones, los accesos y vías, las informaciones, etc., a los vendedores y los compradores para que estos negocien con agilidad y economía y puedan a su vez transmitir estas ventajas a los productores agrícolas distantes y a los consumidores.

❖ Criterio de Innovación y cambio tecnológico

CENMA representa un cambio en el mercado, no sólo por sus nuevos pabellones, vías y zonas verdes sino porque las condiciones en que se realiza el mercado deberán ir cambiando hacia formas más modernas eficientes y económicas.

El cambio esperado no se producirá por el simple traslado, pero este debe representar un avance significativo. A partir de allí se deberá orientar y estimular un proceso continuo de mejoramiento en el transporte, los empaques, el embalaje, la organización de los empresarios mayoristas, mejores prácticas administrativas, de relaciones humanas y de manejo de los productos. CENMA deberá ser líder y rectora de este proceso de mejoramiento y cambio.

❖ Productividad de los Recursos

Se actuará con criterio de alta eficiencia en el uso de los recursos físicos e instalaciones de CENMA. Todas las áreas construidas tienen una finalidad y un uso apropiado y especializado regulado mediante los Reglamentos Operativos que se implementarán.

❖ Rentabilidad y Autofinanciamiento

La administración de CENMA, actualmente es una dependencia municipal y CENMA está proyectada como una entidad autofinanciable, esto es que debe generar sus propios recursos para la administración, mantenimiento, operación y pago de la deuda más sus intereses.

Para ello su administración deberá actuar con el más severo sentido de responsabilidad y ordenamiento de sus ingresos, gastos y resultados financieros.

❖ Agilidad en la Operación

El mercado mayorista debe entenderse como un organismo de gran dinámica y complejidad, que está activo todos los días y del cual dependen los abastecimientos de toda la población. Esta es una gran responsabilidad para CENMA.

Por ello no resiste obstaculizaciones, demoras ni trastornos externos que impidan el desempeño de su función y por lo tanto se requiere que su administración esté provista de una gran agilidad en la toma de sus decisiones y ejecuciones. De otra manera pasa a representar un obstáculo para la normal operación del mercado.



Se recuerda que el mercado operaba en calles abiertas, sin horarios, ni reglamentos, más allá que el de las costumbres. El hecho de que se concentre y ordene a través de una dependencia municipal y una infraestructura moderna no puede pasar a ser un obstáculo para su desempeño.

Esta es a su vez la razón por lo que CENMA requiere de autonomía y agilidad administrativa para un fácil proceso de decisiones y ejecuciones.

❖ **Criterio de Información Amplia y Pública**

El comportamiento del mercado genera permanentemente información sobre:

El volumen de productos que entraron al mercado, los precios, las demandas o las ofertas especiales o los factores que la afectan, etc. Todo ello debe informarse amplia y oportunamente a todos los sectores de la población relacionados con el mercado, como son los productores agrícolas de toda la nación, los comerciantes mayoristas, el sector gubernamental, etc.

La información amplia, pública y oportuna estimula la competencia y permite una más clara formación de los precios.

❖ **Desarrollo de la Producción Agroalimentaria Guatemalteca**

CENMA representa un estímulo para la producción guatemalteca de alimentos.

Los productores podrán encontrar un sector comercial organizado y estable que esté siempre listo para adquirir sus cosechas dentro de un sistema de formación clara y transparente de los precios. A su vez podrán coordinar para que su producción llegue al mercado en las épocas y en las condiciones que les permiten obtener un mayor ingreso.

Para ello CENMA deberá considerar los servicios al agricultor como una de sus tareas prioritarias.

Estas garantías para los productores les estimularán y darán confianza para continuar y ampliar su producción, con la resultante final de una estabilización de los precios finales al consumidor y una mejor oferta en calidad y cantidad.

❖ **Coordinación Interinstitucional**

Por su estrecha relación con la producción agrícola, los servicios de información de precios y la economía general, CENMA operará con criterio de coordinación con diversos organismos estatales o privados, tales como el Ministerio de Agricultura, el Ministerio de Economía, etc.

En algunos casos, como regulador de los abastecimientos, asuntos de aduanas, ocasionales controles de precios, etc. No es competencia de CENMA, actuar como autoridad, pero como Administrador del Mercado, deberá facilitar y coordinar el mejor cumplimiento de las funciones de aquellos organismos estatales.



11. PROPUESTA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS PARA LA RESOLUCION DEL CONFLICTO

- 1o. La Municipalidad de Guatemala debe organizar un foro con la participación del Síndico Primero del Concejo Municipal, el Gerente de CENMA, un representante de los mayoristas de La Terminal que se oponen al traslado, que bien podría ser el presidente de la Asociación de Mayoristas de la Terminal, El presidente de la Asociación de Mayoristas de CENMA, El gerente de EMETRA, el director del Plan de Desarrollo Metropolitano, un representante de los medios escritos, un representante de los medios radiales y la USAC a través de un representante de la oficina de Estudios de Coyuntura de la Dirección General de Investigación.
- 2o. La Municipalidad de Guatemala debe continuar con los diálogos y evitar la confrontación.
- 3o. La Municipalidad de Guatemala debe evitar la desinformación. Debe editar afiches, trifoliales y anuncios de prensa que destaquen las condiciones técnicas, administrativas y financieras de CENMA. Asimismo, utilizar los medios masivos de comunicación para dar a conocer las disposiciones que estimulen al mayorista y consumidor. Hacer llegar dicho material a todos los sectores involucrados en el problema, a los productores, intermediarios y público en general.
- 4o. EMETRA debe analizar la aplicación del Reglamento de Tránsito por parte de la Policía Municipal de Tránsito. Han habido varias manifestaciones de los transportistas de productos perecederos que impugnan las excesivas multas.

En algunas ocasiones es mayor la multa que el valor del vehículo. Se recomienda que de acuerdo a la revisión se reduzca considerablemente el pago de dichas multas con la condición de que sus productos los lleven a CENMA y no a La Terminal. Advertirles que en caso de reincidencia se les aplicará el reglamento con todo rigor.

- 5o. El propio Alcalde Municipal, el Síndico Primero del Concejo Municipal, y el gerente de CENMA deben intervenir para apoyar la reducción de las multas de tránsito que la PMT ha impuesto a los transportistas mayoristas de productos perecederos.
- 6o. El grupo de mayoristas de La Terminal que están pendientes de traslado no deben darle crédito a especulaciones, ni dejarse llevar por personas interesadas en crear problemas y que buscan su propio beneficio. Deben asistir a todas las reuniones por medio de sus representantes.
- 7o. La Municipalidad de Guatemala debe aplicar medidas de promoción para los productores y acopiadores rurales. Ellos deben conocer claramente la operación del mercado de mayoreo pues son los responsables del abastecimiento. Su acceso y llegada debe facilitarse, pues si encuentran obstáculos, preferirán dirigir sus productos a los mercados minoristas o hacia otros sitios.
- 8o. El Gobierno de la República a través del Ministerio de Gobernación deben apoyar todas aquellas disposiciones municipales que tiendan a mejorar a la población en general. El apoyo no debe interpretarse como fuerza policial, sino como un ente que analiza y que también participa en diálogos para resolver en forma pacífica los problemas coyunturales como el que se trata en esta ocasión.



CONCLUSIONES

1. Desde hace treinta años se contemplaba la necesidad de disponer de una Central Mayorista de Abastecimiento. En el año de 1,986 se inició la construcción de CENMA y durante ese tiempo había muy buena disposición de los mayoristas de La Terminal para trasladarse. La construcción de CENMA duró ocho años. Fué hasta el mes de septiembre del año 2,000 en que las autoridades municipales tomaron la decisión de realizar el traslado. Todo ese tiempo acumuló una serie de factores de tipo político, social y económico que perjudicaron el traslado completo de los mayoristas del Mercado La Terminal.
2. El mercado de La Terminal necesita con urgencia cambios urbanísticos y de mercadeo, debido a que sus calles y avenidas se encuentran en muy mal estado y las ventas de mayoristas y minoristas se han desbordado considerablemente. El traslado completo de los mayoristas contribuiría para implementar estos cambios.
3. La Central Mayorista de Abastecimiento dispone de instalaciones modernas, servicios básicos, seguridad, orden y limpieza que favorecen las transacciones comerciales al por mayor, de productos perecederos. Con la infraestructura actual, CENMA tiene 1,200 mayoristas y espacio para 150 mayoristas más y si es necesario, dispone de área libre para construir 5 pabellones para 500 mayoristas más. Es decir, CENMA tiene una capacidad total para 1,850 mayoristas.
4. La mayoría de vendedores mayoristas de La Terminal se han trasladado voluntariamente a CENMA. Sin embargo, existe un grupo que se opone, creando un conflicto entre mayoristas y la Municipalidad de Guatemala.
5. Las partes involucradas en el conflicto han tenido serias confrontaciones. Sin embargo, han nombrado representantes para iniciar y mantener el diálogo. No existe aun consenso sobre la solución del conflicto.
6. Dentro de los factores que afectan la solución del problema, se tienen:
7. La ingerencia de personas ajenas al problema que aconsejan mal y con intereses personales de tipo político y económico.
8. La desinformación. Existen mayoristas, minoristas y público en general que no conocen los objetivos y estímulos del traslado.
9. Las excesivas multas que impone la Policía Municipal de Tránsito a los transportistas que no llevan los productos perecederos a CENMA. Debe ser enérgico con los reincidentes. Debe atender las demandas de solución y permitir el diálogo con los transportistas afectados.
10. El poco apoyo del Ministerio de Gobernación para dialogar y encontrar las medidas pacíficas de solución.
11. La solución del problema obliga, a sentar a los principales actores, en una mesa de diálogo y consenso en la que prive la comprensión, la sinceridad, el deseo de hacer bien las cosas, que las intenciones superen a las palabras y con la disposición de anteponer lo colectivo a lo individual.



BIBLIOGRAFIA

- 1) Municipalidad de Guatemala. *Esquema del Reordenamiento Metropolitano -EDOM - 1972.*
- 2) Hidroservice - Engenharia de Projetos Ltda. *Central Mayorista de Abastecimiento y Terminal de Autobuses de la ciudad de Guatemala* 1,981.
- 3) Hidroservice - Engenharia de Projetos Ltda. *Plan Maestro y Estudios de Factibilidad de Mercados Minoristas* 1,985.
- 4) Prensa Libre. **Artículo** “*Protestan por multas elevadas*” 14 de junio de 2,001.
- 5) Prensa Libre. **Artículo** “*La Central de Mayoreo, a los ojos de un usuario*” 16 de junio de 2,001.
- 6) Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala. *Acuerdo de Concejo de fecha octubre 2,001.*