



**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACIÓN -DIGI-
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-**



INFORME FINAL

**EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA: HACIA UNA SOLUCION INTEGRAL**

Equipo de Investigación

Amanda Morán Mérida
Coordinadora

Adelaida Herrera López
Raúl Urbina Aragón
Ricardo Bethancourth Castañeda
Investigadores

Febrero a diciembre de 2001

CONTENIDO

PRIMERA PARTE

I.	Resumen	3
II.	Introducción.....	5
III.	Objetivos de la investigación.....	6
IV.	Revisión Bibliográfica.....	6
V.	Metodología.....	12

SEGUNDA PARTE

VI.	Resultados.....	18
A)	Marco teórico.....	18
B)	Antecedentes históricos.....	21
C)	Marco Jurídico del sistema de transporte: subsidios y regulación.....	32
D)	Situación actual del transporte colectivo en el Área Metropolitana.....	42
E)	Agentes que intervienen en el sistema de transporte colectivo.....	45
	Empresas privadas de transporte.....	45
	El ente regulador: Municipalidad de Guatemala.....	48
	El usuario: entre la necesidad de transporte y un pésimo servicio.....	50

TERCERA PARTE

VII.	Discusión de Resultados.....	55
	Conclusiones.....	55
	Recomendaciones: Elementos de una Propuesta de solución integral del transporte colectivo urbano del Área Metropolitana.....	56
	Bibliografía.....	59

Anexo

Transcripción de entrevistas:

PRIMERA PARTE

I. RESUMEN

El número de pasajeros que utiliza diariamente el transporte colectivo en el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala es de aproximadamente un millón de personas, constituyendo el 39% de la población total. El servicio de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala desde su surgimiento ha ido paralelo a la falta de ordenamiento urbano de la ciudad, presentando manifestaciones de ineficiencia, tanto a nivel del sector de empresarios como por parte del ente regulador del servicio, la Municipalidad de Guatemala a través de EMETRA.

Ante ello, tomando en cuenta que el transporte urbano se ha convertido en un problema cada vez más crítico para la población de la ciudad de Guatemala, se planteó la investigación: **“El transporte colectivo urbano en el Área Metropolitana de Guatemala: hacia una solución integral”**, que se desarrolló en el periodo de febrero a diciembre del año 2001. Dicha investigación fue cofinanciada por la Dirección General de investigación y el Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Parte importante del estudio fue realizar un diagnóstico, partiendo del análisis histórico del transporte colectivo urbano desde los años 1927 -2000, para determinar los elementos clave de la solución de la problemática del transporte colectivo urbano, así como conocer las políticas municipales, la visión de los empresarios del transporte y los usuarios con relación al transporte urbano de la ciudad de Guatemala.

La metodología utilizada se basó en la revisión y recopilación hemerográfica, bibliográfica e institucional. Combinando metodología cualitativa y cuantitativa, se realizaron entrevistas a empresarios y concesionarios, y se levantó una encuesta de opinión sobre el servicio a una muestra estratificada de usuarios, para contar con la visión del problema por los distintos agentes que se relacionan con el transporte.

Tomando en cuenta que el crecimiento de la ciudad de Guatemala ha sido concomitante con la infraestructura vial y el transporte colectivo, se hizo un mapeo de todas las rutas, para encontrar puntos críticos de congestión y de contaminación ambiental.

La revisión bibliográfica sobre el tema muestra que distintos sectores se han ocupado del problema del transporte. Destaca el papel de la Universidad de San Carlos, en donde sus centros de investigación y unidades académicas han aportado análisis, estudios de casos y propuestas, desde la década de los años sesenta.

Del análisis histórico se desprende que desde su surgimiento, el transporte colectivo fue concebido como una actividad privada productora de ganancias y no como un servicio esencial para la economía de la ciudad. La dinámica de crecimiento de la ciudad no fue acompañada de un servicio de transporte eficiente. En los años sesenta, la ciudad de Guatemala se convirtió en un Área Metropolitana, cuando se extienden sus límites fuera del municipio, involucrando a otros municipios cercanos. Relación que hizo necesaria una movilización intermunicipal de la población, que fue cubierta por medio de prolongación de

rutas sin ninguna planificación. Actualmente los problemas del transporte colectivo se han agudizado aunados al aumento del automóvil particular, las calles estrechas, el congestionamiento vial y la contaminación, lo que ha empeorado la calidad de vida de los ciudadanos.

Las políticas gubernamentales en el transporte colectivo se han centrado en el otorgamiento de subsidios, ejercer poca regulación del servicio y conjurar las protestas violentas. Desde el año 1974, se inicia un subsidio que mantiene la tarifa hasta el año 1982. A partir de 1986, alza y subsidio han ido de la mano.

Los empresarios conservan una organización administrativa con pocos cambios desde que inicio el sistema. Esta se caracteriza por la falta de control de los ingresos obtenidos, exoneraciones fiscales, falta de prestaciones. La estructura de los propietarios es heterogénea. La mayoría tiene uno o dos buses, mientras que otros pueden tener más de diez. Por su parte, los usuarios, ante la necesidad de transportarse a sus actividades, se ven obligados a aceptar un servicio deficiente al cual destinan un alto porcentaje del ingreso familiar.

Distintos sectores de la sociedad civil han hecho propuestas de solución, que van desde la reestructuración de rutas, cambios en la forma de pago, utilización de nueva tecnología, educación vial a pilotos, hasta la municipalización del servicio.

Se concluye que el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala, necesita cambios profundos en el sistema de transporte. Es necesario adoptar medidas para corregir la falta de métodos regulatorios de parte de la Municipalidad de Guatemala, que combinados con la mala administración de las empresas privadas de autobuses ha dado lugar a un servicio desordenado y deficiente. Sin embargo, dada la estructura que presenta actualmente el sistema así como los limitados recursos del gobierno municipal tales cambios deberán darse dentro de un período de transición entre el actual sistema, conformado por empresarios privados con un parque vehicular de grandes dimensiones, aunque obsoleto, hacia un sistema moderno, eficiente y con una tarifa accesible a los sectores de menores recursos que se integre en una sola empresa municipal.

II. INTRODUCCION

La ciudad de Guatemala ha tenido un crecimiento continuo tanto de población como de su expansión física desde la década de los años cuarenta. Actualmente ya se define como un Área Metropolitana en donde residen aproximadamente dos millones y medio de habitantes.

El crecimiento de la ciudad de Guatemala ha carecido de planificación urbana. La expansión del municipio hacia otras jurisdicciones, en ese contexto, ha provocado la agudización de los problemas recurrentes, sobre todo en barrios periféricos sin servicios básicos. A medida que la población vive más alejados de su lugar de trabajo, estudio y demás actividades, necesita de los servicios de transporte colectivo, como parte esencial de las condiciones de reproducción social.

No obstante, el transporte colectivo urbano servido por concesionarios privados desde hace algunas décadas, ha presentado problemas que se manifiestan en diversos aspectos: alzas constantes a la tarifa; contaminación ambiental; deterioro de las unidades; abusos y maltrato a los pasajeros; deficiencias administrativas que no permiten tener datos confiables sobre los ingresos y costos de operación; falta de regulación municipal sobre el sistema en general careciendo de planificación y supervisión, por lo que los concesionarios privados han definido horarios, frecuencia, calidad del servicio; subsidios que no han incidido en el mejoramiento del sistema; vulnerabilidad a la delincuencia; etc. Los habitantes de menores recursos son quienes más sufren las consecuencias de esas deficiencias.

Las alzas a la tarifa del transporte colectivo de la ciudad de Guatemala han provocado protestas de parte de los usuarios que incluso se han tornado altamente violentas. La tarifa del pasaje se mantuvo en cinco centavos desde que se inició el servicio hasta el año 1982 cuando se duplica el precio del pasaje, ha partir de esa fecha los incrementos han transporte han sido constantes. Sin embargo desde el año 1973 se ha otorgado subsidios a los transportistas, ya sea por medio de combustibles, rebaja o anulación de arbitrios y montos pagados a los empresarios. También se han otorgado subsidios directos a los estudiantes de centros educativos públicos.

A pesar que el subsidio a los empresarios se ha otorgado aduciendo que es necesario para mejorar las unidades, los problemas del transporte se han agudizado. Las políticas de concesión de subsidios no se han dado dentro de una visión general de estimular la eficiencia económica, financiera y administrativa de las empresas del transporte urbano.

Se visualiza que en el futuro aumentaran las necesidades de transporte colectivo y que el promedio de distancia de los viajes se prolongará como consecuencia de la expansión de las zonas urbanas, combinada con la mayor concentración de población y actividades económicas. Por ello las perspectivas futuras del transporte colectivo urbano se visualizan calamitosas, sí se permite que continúen las tendencias actuales, lo cual hace urgente un cambio en el modelo actual y en las políticas que afectan al transporte colectivo urbano.

Los problemas del transporte colectivo urbano de la ciudad de Guatemala se agudizaron a principios de febrero de este año. Ante ello, una de las respuestas de la municipalidad, al igual que en pasadas crisis, fue convocar a la reactivación de la Comisión Multisectorial, para analizar el problema del transporte colectivo urbano abriendo una mesa

de diálogo en donde participan las universidades, el gobierno central, la municipalidad del municipio de Guatemala, los empresarios del transporte, el congreso de la República y representantes de los sectores de usuarios y de la sociedad civil.

Las propuestas presentadas por esa instancia fueron la creación de la Empresa Municipal del Transporte –EMT-, acompañada de la reestructuración total del sistema. Pese a ello, la EMT inicio sus operaciones en agosto del año 2000, actuando como una empresa más, dentro del arcaico esquema anterior. La reproducción de las mismas condiciones del sistema de transporte colectivo prestado por empresarios particulares en las que surge la Empresa Municipal de Transporte, no ha dado lugar a que actualmente el transporte colectivo presente algún cambio hacia mejorar las condiciones de los usuarios.

III . OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

Objetivo General

Elaborar un diagnóstico del sistema de transporte colectivo urbano y a partir de ello plantear una propuesta integral para el transporte colectivo urbano de la ciudad de Guatemala, tendiente a beneficiar a los sectores de menores ingresos.

Objetivos específicos

- Hacer un análisis histórico del transporte colectivo urbano durante los años 1932 - 2000
- Determinar los elementos clave para la solución de la problemática del transporte colectivo urbano
- Hacer propuestas que tomen en cuenta aspectos técnicos, urbanos, administrativos, medio ambientales, sociales y económicos.
- Conocer las políticas municipales, la visión de los empresarios del transporte y los usuarios con relación al transporte urbano de la ciudad de Guatemala.

IV. REVISION BIBLIOGRAFICA

Los estudios relacionados con el transporte colectivo urbano de la ciudad de Guatemala, han sido diversos. El tema ha interesado a sectores académicos, institucionales y centros de investigación.

Dentro del sector académico destacan los realizados por la Universidad de San Carlos, de cuyo seno han surgido propuestas y análisis, por medio de tesis de grado o a través de sus centros de investigación.

El Centro de Estudios Urbanos y Regionales ha tratado el tema con distintas publicaciones, entre ellas "**La problemática del transporte urbano: Dos estudios de la Comisión Multisectorial del Transporte urbano colectivo en el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala**", de Eduardo Antonio Velásquez Carrera. En donde se incluye el

informe final de la Comisión Multisectorial del Transporte creada en el año 1993, conteniendo consideraciones sobre el desarrollo urbano y el transporte colectivo, proponiendo la elaboración e implementación de un plan de desarrollo urbano y regional. En lo relativo al tránsito y la red vial se visualizan como principales problemas el estado de la red vial, el congestionamiento y la contaminación ambiental que el sistema de transporte genera. Además se plantea que para iniciar la implementación de medidas de solución debe modificarse el sistema actual de transporte colectivo por un transporte de masas. De este estudio se desprende que la solución al problema del transporte colectivo exige llegar al estudio de las causas estructurales que lo determinan para luego proponer mecanismos de funcionamiento con impacto a mediano y largo plazo.

Otra publicación del CEUR, es el boletín No.6: abril 1990, **“La problemática del transporte urbano en el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala”**, en donde se introduce como nuevo elemento de análisis, el cuestionamiento de toda la matriz del sistema de transporte urbano tanto particular como colectivo, señalando su obsolescencia como beneficiosa a un reducido grupo de empresarios que lo monopolizan.

El Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales IIES, también cuenta con varias publicaciones que abordan este problema, algunas que datan desde la década de los años sesenta: Uno de los estudios pioneros, fue el realizado por la Comisión Específica de la Universidad de San Carlos de Guatemala – USAC, encabezada por Rafael Piedrasanta Arandi, -, **“Estudio para la creación de la Empresa Única de transporte urbano para la ciudad de Guatemala y su área de influencia”**, en donde se realiza un estudio completo del problema, con el fin de proponer soluciones realistas. Identificando los altos costos de operación, utilización poco racional del equipo, congestionamiento de la ciudad, recorridos duplicados y la acumulación de altas ganancias de parte del sector empresarial del transporte, plantea como solución la creación de una Empresa Pública Única del transporte para la ciudad de Guatemala y su área de influencia. Presenta un proyecto de Ley Orgánica para la constitución de la empresa.

Por medio del Boletín Economía al día. el Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, ha realizado análisis de este tema en diferentes períodos:

A) En el boletín Número 16 (1968), **”Aumento en el valor del pasaje en los Autobuses Urbanos: su incidencia en las personas de escasos recursos y las ganancias extraordinarias que representará para los empresarios”**, se hace un análisis de las consecuencias que según los autores desencadenaría el aumento al pasaje de acuerdo con la realidad existente en el período entre los meses de abril y junio del año 1968. Se refiere en específico al sector de escasos recursos, el cual resulta en todo caso ser el más afectado con este incremento, indicando que si una persona hace uso del servicio cuatro veces durante el día, automáticamente le representaría un gasto adicional de Q. 0.12, o sea, de Q. 0.20 que necesita en ese momento a Q.0.32 diarios al ser autorizado el aumento. El trabajador que utilice este medio de transporte durante cuatro veces al día, efectuará 96 viajes como promedio mínimo mensual, es decir, que necesita de este servicio durante 22 días entre semana, más 4 sábados; por lo tanto, su gasto mensual se modificaría en la siguiente forma:

Actual (para 1968)	96 x Q. 0.05 =	Q. 4.80
Con aumento	96 x Q. 0.08 =	7.68
Aumento en gasto de transporte		Q. 2.88

Este incremento en el valor del pasaje afectaría a todos aquellos que tienen ingresos menores de Q. 60.00. Debe tomarse en cuenta que para ese período el salario mínimo de los trabajadores no superaba la cifra de Q. 60.00 mensuales. El salario mínimo para el comercio y la industria de la construcción se fijaba en Q. 1.36 diario (Q. 40.80 mensuales); en la industria textil, de alimentos, madera, etc., se establecía en Q. 1.60 diario (Q. 48.00 mensuales), etc., de lo que se deduce que el incremento perjudicaba a mucha gente.

B) Boletín Economía al Día. No 9. Parte I Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, USAC (1981) **El Transporte Urbano en la ciudad de Guatemala. Un problema aún no resuelto.**

Presenta un análisis de la problemática del transporte, presentando las propuestas de la primera comisión multisectorial que se formó con esos fines. Entre sus principales recomendaciones estaban los siguientes:

- 1- Que el servicio de transporte colectivo debía ser asumido por la Municipalidad a través de una Empresa Única. Esta empresa debía operar con autonomía financiera y administrativa.
- 2- Que el precio del pasaje debía mantenerse en Q 0.05 como tarifa única.
- 3- Que para que fuese realista la recomendación de la empresa única, el Estado debería inmediatamente aportar medio millón de quetzales como capital de trabajo de la empresa en formación; además apoyaría a través de la banca estatal la obtención del capital necesario para adquirir vehículos nuevos.
- 4- Que mientras se conociera el estado financiero de la nueva empresa, ésta recibiría el subsidio del diesel que el Estado venía entregando a los empresarios privados.

C) BOLETÍN ECONOMÍA AL DÍA. No 6
Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, USAC.
La Recurrente crisis del Transporte Urbano.
Guatemala, junio de 2,000.

En este estudio se muestra el comportamiento del precio del pasaje de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala, desde el año 1976 y el impacto de las alzas a la economía familiar. El otorgamiento de subsidios, según el estudio no ha incidido en la mejora del sistema. Se propone que se lleven a la práctica las recomendaciones de la Comisión Multisectorial y que se promulgue una Política de la prestación del servicio de transporte urbano capitalino, sujeta a revisiones periódicas, tratando el problema tanto en el ámbito municipal como del gobierno central. También se propone que se evite otorgar subsidios y que los pilotos manejen efectivo, distribuyendo boletos que serán comprados con anterioridad. Recomienda que la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- realice auditoría de gastos a los consorcios, cooperativas y toda empresa que aglutine propietarios del servicio de transporte, con el fin de comprobar la forma como se determinan los descuentos para gastos administrativos que en algunos casos es difícil comprobar. Finalmente que las conclusiones y recomendaciones emanadas de la Comisión Multisectorial, tengan un carácter ejecutivo en cuanto a su puesta en acción, ya que la experiencia de otras instancias conformadas en el pasado, indican que no se ha tenido la voluntad política, ni la capacidad empresarial para implementar las propuestas planteadas.

El Departamento de Estudio de Problemas Nacionales de la Facultad de Ciencias Económicas, analiza por medio de su boletín No.10, **El transporte urbano: un problema de raíz**, desde la perspectiva de una cronología de las propuestas que han salido del seno de la Universidad de San Carlos.

Cofinanciada por la Dirección General de Investigación –DIGI- en el año 1997, se desarrolló la investigación coordinada por Mario Cabrera Márquez denominada: **“El transporte colectivo es solucionable”**. Aquí se hace un análisis desde el enfoque jurídico del problema del transporte. Basándose en las doctrinas de la gestión indirecta combinada y una empresa mixta. Se analiza la crisis del transporte del año 1996 y se propone un anteproyecto de Ley para la creación de una empresa mixta del transporte colectivo, en donde participe el gobierno central y empresarios privados.

Anteproyecto para un plan de racionalización del transporte colectivo en la ciudad de Guatemala, de Carlos Enrique Obiols del Cid. Tesis, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala (1982).

Se parte de un análisis histórico del crecimiento urbano de la ciudad de Guatemala, desde su fundación en el Valle de la Ermita, vinculándolo con el desarrollo del transporte colectivo. Plantea la racionalización del transporte colectivo a través de la creación de un medio de transporte rápido y de gran capacidad a lo largo de tres ejes que atraviesan la ciudad y adoptar el sistema tradicional de transporte por autobuses efectuando una reorganización y un acoplamiento del servicio existente para complementar el sistema.

El primero en dirección noreste-suroeste con características de viaducto elevado a lo largo de la novena avenida, desde la Calle Martí hasta la estación del Ferrocarril, 22 calle, luego se incorpora al trazado ferroviario actual hasta la Colonia ciudad Real en la Zona 12, con una posible ampliación hasta el mercado de mayoreo.

El segundo, con características de viaducto elevado en dirección noroeste-sureste. Paralelo a la Calzada San Juan a lo largo de las Colonias Villa Linda, Ciudad de Plata, Kaminal Juyú, San Vicente y Landivar, en la zona 7, tomando luego la 33 calle en las zonas 3 y 4, pasando por la Terminal y siguiendo la segunda calle en la zona nueve y con una posible ampliación a lo largo del Boulevard de Vista Hermosa.

El tercero, con las mismas características de viaducto elevado en dirección noroeste-suroeste a lo largo de la Calle Martí y el Anillo Periférico, con una posible ampliación en dirección hacia Mixco. Se contaría con nueve estaciones en diferentes puntos del recorrido, y cuatro estaciones en las futuras ampliaciones.

Modelos empleados en la Planificación del Transporte Urbano, de Edgar David de León Izeppi. Tesis, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala.(1985).

Define el concepto general de modelo y hace un análisis histórico del modelo de transporte y del desarrollo general de los modelos de transporte el cual define por cinco pasos:

- Obtención de información
- Construcción del sistema de modelos
- Validación del modelo
- Proyección tendencial y no tendencial
- Evaluación del resultado

La tesis define los modelos, su historia, desarrollo y cómo se obtiene la información. Se describe el sistema de transporte urbano como inventario de la infraestructura vial de la ciudad. Describe la base matemática de los modelos del transporte. Analiza los resultados obtenidos en el Plan Maestro de Transporte de la ciudad de Guatemala, justificando su uso y aplicación.

Evaluación de Rutas de Transporte Público por autobús en la ciudad de Guatemala, en función de los factores externos, de Gildardo Torno Rodríguez de León. Tesis, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala (1986).

La tesis esta encaminada a la problemática del transporte urbano colectivo, por autobús, presentando un inventario de las rutas de transporte público en la ciudad de Guatemala, en función de los factores externos, tal es el caso del estado de pavimento, la clase del mismo, los sistemas de señalización, longitud de recorrido, etc.

Otra variable estudiada se refiere a la señalización separada en: señales al usuario, señales de tránsito, semáforos intersectados. Se analizan también las paradas existentes en el recorrido de las rutas. Por último se estudian los giros a la izquierda que ejecuta un conductor de vehículos en un cruce sin semáforo.

Metodología para el estudio de rutas de transporte público urbano, tesis de Gerardo Enrique cordón Beyer, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ingeniería, (1984).

Se analiza la congestión vehicular, producto del creciente número de vehículos particulares en la ciudad de Guatemala y sus repercusiones en el transporte colectivo. Identifica como los principales problemas en la infraestructura vial del transporte urbano, la indefinición de paradas y la falta de estacionamiento y terminales de buses urbanos. Aplicando la Ingeniería de Tránsito, define la metodología para implementar las distintas rutas, con sus respectivas paradas y terminales.

La Agencia de Cooperación Internacional del Japón, JICA realizó en 1992 el **Plan Maestro para el Sistema del Transporte urbano en el Área Metropolitana de Guatemala**. Este estudio es uno de los más completos que se ha realizado sobre el transporte y la infraestructura vial. Se analizan aquí el tráfico vehicular, las terminales, las demandas de viaje, la red vial existente y un plan de implementación de las propuestas. El estudio cubrió las áreas de la Ciudad de Guatemala y su área periférica - Mixco, Villa Nueva, San Miguel Petapa, Santa Catarina Pinula, Villa Canales, Amatitlán, Fraijanes, San José Pinula y Chiantla. Los principales proyectos planteados fueron: construcción del Corredor Este-Oeste, Mejoramiento de la Avenida Petapa, Desarrollo de Vías Exclusivas de Buses, construcción de terminales y del Centro de Inspección y Mantenimiento de Buses.

El plan maestro define que el transporte público en la ciudad de Guatemala y sus áreas aledañas tiene una importancia fundamental. Profundizó en la elaboración de alternativas para optimizarlo al corto y mediano plazo. Indica que aunque el número de pasajeros de los buses se incrementó, existe la evidencia de que la proporción de viajes por ese medio está declinando en relación con el total, a medida que se incrementa el número y utilización del transporte privado, induciendo a congestionamientos, costos y detrimento del sistema público de transporte, del cual depende la mayoría de la población.

El plan maestro de transporte propone un conjunto de proyectos para corto y mediano plazo tendientes a superar las limitaciones en las vías. Los proyectos se centran en la aplicación de señalización y sistemas mejorados para el control y ordenamiento del tráfico, políticas para la utilización de vehículos, planes de circulación para el tráfico, mejoramiento de intersecciones y pavimentación de calles. Una de las limitaciones del estudio es que las propuestas solamente se han enfocada a los aspectos técnicos del sistema, dejando de lado elementos sociales y políticos que tienen un nivel de incidencia alto.

De igual manera, el Centro de Investigaciones Económicas y Sociales, CIEN, se ocupa de esta temática en el boletín "**Temas Públicos**". En dicha edición se hace un análisis del transporte urbano de la ciudad de Guatemala, planteando que éste debe evolucionar desde un sistema en donde la municipalidad establece la tarifa y calidad del servicio hacia un esquema en donde sea el mercado quien lo regule. Debe eliminarse la tarifa uniforme y promover una de acuerdo a la oferta y la demanda. Se plantea que es necesario: " *a) Adecuar la posición de EMETRA: (mejorar la supervisión y control sobre el transporte urbano, por lo tanto debe contar con los recursos financieros y humanos, con la capacidad técnica suficiente); b) Diseñar la política tarifaria de corto plazo: (diseñar a corto plazo una política tarifaria en que se establezca la tarifa al público y en que se determine si debe existir algún subsidio. C) Negociar los contratos de concesión, (iniciar negociaciones con los concesionarios, sobre la base de un análisis técnico y con el objeto de limitar el plazo de los contratos de concesiones existentes o de eliminarlos). D) Iniciar preparaciones para realizar el nuevo marco regulatorio: (se debe determinar si es posible realizar la reforma de fondo, en cuánto tiempo y cuándo será necesario iniciar la misma, con este marco se debe buscar que el transporte público urbano evolucione desde un sistema en que la municipalidad, es quien establecerá la calidad y la tarifa del servicio hacia un sistema de mercado, tanto los operadores como los usuarios"*¹.

La Unidad de Acción Sindical y Popular –UASP-, dentro de su participación en la Comisión Multisectorial, presentó en junio del año 2,000, la **Propuesta de creación de la Empresa Metropolitana de Transporte Colectivo**, como una contrapropuesta a la creación del fideicomiso señalado en el Decreto Legislativo 106-96, en virtud que favorece la creación de una empresa municipal de transporte colectivo de personas, que preste sus servicios no sólo en la ciudad capital, sino que se tome en cuenta sus áreas de influencia que estarían constituidas por los diecisiete municipios del departamento de Guatemala, del que Alcaldías serían socias de la Empresa Municipal de Transporte Colectivo, ésta a su vez por su naturaleza prestaría el servicio en forma eficiente, en virtud que el órgano ejecutor sería profesional.

Dicha Empresa de Transporte sería financiada con aportes anuales de cien millones de quetzales, por parte de los diecisiete municipios de Guatemala en forma proporcional al porcentaje de población. Se estima que un 30% de los aportes podrían ser efectuados con los recursos propios de esas municipalidades, mientras que el restante 70% sería financiado con empréstitos que se obtengan mediante la emisión de bonos, financiamiento de proveedores y préstamos externos.

¹ URIZAR H., Carmen, "*PROPUESTAS INMEDIATAS TRANSPORTE PUBLICO URBANO*", Centro de Investigaciones Económicas Nacionales –CIEN- TEMAS PUBLICOS, No. 11, Guatemala, 2000,

V. METODOLOGIA

El proceso metodológico para el desarrollo de esta investigación se integró de una serie de etapas para cumplir con los objetivos planteados. En primera instancia se elaboró el marco teórico. Para obtener la información sobre los distintos agentes que intervienen en el sistema de transporte colectivo urbano, se utilizaron varios enfoques de acuerdo a las características de los agentes.

a) **Empresarios del transporte:**

A través de la recolección de información sobre los antecedentes históricos de su surgimiento y consolidación dentro del sistema de transporte colectivo. Para ello se contó con la revisión hemerográfica y de archivo durante el periodo 1929-2000.

Revisión bibliográfica e institucional sobre la estructura de propietarios de autobuses del sistema de transporte colectivo.

Entrevistas a empresarios del transporte colectivo.

b) **Usuarios del transporte:**

En este caso, fue de gran importancia la participación de los usuarios para proponer alternativas que no difieran de la visión del problema de éstos. Para ello se realizó una encuesta de opinión, en donde se interrogó a partir de un cuestionario. La muestra fue determinada en función de criterios de conveniencia de la investigación dado que la población usuaria se estima en un millón de personas y lo que se requiere es tener una visión general de cómo se percibe el servicio.

c) **Empresa Metropolitana del Transporte EMETRA**

Se revisaron las memorias de labores de la Municipalidad y se realizaron entrevistas a profundidad a la gerente de Emetra y a los asesores de la Empresa Municipal de Transporte.

Técnicas utilizadas en el proceso de investigación

a) **Recolección de datos**

Revisión bibliográfica:

Se basó en la búsqueda de documentación reciente especializada en el tema para elaborar el marco teórico de la investigación. Primeramente se ubicaron diferentes fuentes: Ficheros, tesarios, temarios de centros de investigación, bibliotecas e instituciones. Esto dio como resultado la recopilación de información sobre la problemática del transporte urbano colectivo, en libros, tesis, revistas, boletines informativos, decretos legislativos etc.

Posteriormente se seleccionaron los documentos para lectura y fichaje de la distinta bibliografía localizada, la cual se clasificó y ordenó según la problemática a tratar en el texto. Luego esta información se ingresa a una base de datos para su consulta en el momento del análisis.

Revisión hemerográfica:

Se determinó que se realizaría una revisión del periódico El Imparcial durante el periodo histórico 1925-1970. Para el período reciente de 1998-2001 se revisó el periódico Siglo XXI. La búsqueda de información giró alrededor de los temas: transporte, rutas, licitaciones, empresarios, regulación municipal, parque vehicular, usuarios, horarios y tarifas, obteniéndose información importante para el desarrollo de la investigación.

El levantamiento de información hemerográfica se realizó con la lectura de los artículos localizados en el diario con relación a la problemática del transporte urbano colectivo, luego se registró en el ámbito de lecturas grabadas y copia literal del artículo.

Con la información recopilada, se hizo una base de datos en orden cronológico, que facilitó su utilización para conformar el marco histórico del sistema de transporte urbano colectivo del Área Metropolitana de Ciudad de Guatemala.

Visita a instituciones:

- Especializadas: Municipalidad de Guatemala, INSIVUMEH, Hemeroteca Nacional, Archivo General de Centro América.
- Centros de documentación: CEUR, IIES, AVANCSO, Facultad de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Facultad de Ciencias Económicas, Banco de Guatemala.

Investigación informatizada:

Recopilación de información sobre los sistemas de transporte colectivo urbano de otros países de América Latina que han logrado modernizarse. (Brasil, Venezuela, Colombia y Costa Rica). Esta información se obtuvo principalmente a través de Internet

Observación directa y participante

Entrevistas:

Las entrevistas fueron estructuradas y semiabiertas, con el objetivo de obtener extensa información referente a esta problemática. Para ello se elaboraron guías de entrevista. La metodología cuantitativa permitió hacer uso de las técnicas de la entrevista a profundidad y la observación participante, elaborando para el efecto una guía de entrevista y la guía de observación tomando los elementos que se requerían para llegar a los objetivos y a la hipótesis.

Encuesta a usuarios

Selección de la muestra

Básicamente categorizamos la muestra como *no probabilística*. Este tipo de muestras también llamadas dirigidas, supone un procedimiento de selección informal y un poco arbitrario. "La muestra dirigida selecciona sujetos típicos con la vaga esperanza de que serán casos representativos de una población determinada". (HERNANDEZ 1999: 226).

En las muestras no probabilísticas, la elección de los elementos no depende de la probabilidad; la muestra se relacionó con el hecho de que el usuario guarda una íntima relación con el sistema de transporte colectivo urbano por autobuses ya que en última instancia es éste quien más afectado resulta de la buena o mala atención que se brinde. Además se tomó como base los objetivos planteados en el proyecto. El usuario encuestado fue cualquier persona hombre o mujer mayores de 16 años de edad que por razones de trabajo, de estudio o actividades personales necesitan hacer uso del transporte colectivo urbano.

Localización de la muestra:

Para llegar a verificar la hipótesis, se hizo necesario un trabajo de campo que determinó la realización de un levantamiento de encuestas a usuarios del transporte urbano en el área metropolitana, definiendo para el efecto puntos estratégicos, que se establecieron por el lugar donde se concentran los usuarios del transporte, y poder así definir con mayor grado de exactitud el problema que día a día sufren los usuarios del transporte urbano.

Los puntos que se definieron para levantar la encuesta fueron: Comercial Plaza Florida; Centro Comercial Montserrat; Cuchilla de la cuarenta y ocho avenida con la Calzada Roosevelt; Centro Comercial Mega San Juan; Periroosevelt; Pasarela trébol entrada a la calzada San Juan; Mercado del Trébol; El Guarda; Universidad de San Carlos de Guatemala para de la Avenida Petapa; Universidad de San Carlos de Guatemala para de buses interior donde se estacionan los buses rutas 203 y 4; Metro Sur; Centro Comercial Próceres; Campo Marte; Sexta avenida y Primera Calle zona nueve; Quinta Avenida y Primera Calle zona nueve, frente a Pollo Campero; Centro Comercial Zona cuatro; Centro Cívico frente al Banco de Guatemala sobre la séptima avenida; Dieciocho Calle y quinta avenida; Cuarta avenida y octava calle zona uno; Quinta avenida y octava calle zona uno; Novena avenida entre sexta y quinta calle zona uno frente al Supermercado Paiz; Parque Colón; y Parroquia. Las horas que se establecieron fueron variadas desde las siete horas con cuarenta minutos de la mañana hasta las diecinueve horas.

La información que se obtuvo a través de la encuesta, giraba en torno a la percepción del servicio por los usuarios: número de unidades que se abordan diariamente, tipo de buses usados con mayor frecuencia derivado de su actividad personal, pudiendo ser autobuses convencionales, autobuses preferenciales, microbuses; cómo le parece al usuario del transporte el servicio que utiliza, los problemas que afronta al hacer uso del servicio de transporte y finalmente se pretendió obtener una percepción sobre el futuro del servicio de transporte urbano en el área metropolitana.

Mapas Geográficos

La recopilación de mapas se efectuó definiendo su utilidad por el marco de referencia que proporciona. Los mapas nos permiten ver la población y su situación geográfica; permiten además tener una idea de la extensión del área objeto de estudio, su conformación y su expansión dentro de un período histórico. Nos permiten, además, hacer reflexiones acerca del mejor uso del suelo, de las vías de comunicación, de las rutas de transporte urbano y de la ubicación y tipología de las áreas urbanas.

Se recopiló tres tipos de mapas:

- **Históricos:** Nos muestran la evolución urbana que ha sufrido la ciudad durante las diferentes épocas que nos ocupan.
- **De Rutas:** Nos muestran los recorridos de las diferentes rutas tanto desde sus inicios como los recorridos actuales.
- **Temáticos:** No muestran las áreas de mayor congestión del transporte urbano; así como las áreas de mayor contaminación.

Se contactó con diferentes instituciones como el Instituto Geográfico Nacional, el Instituto Nacional de Estadística, La Municipalidad de Guatemala, El Centro de Estudios Urbanos y Regionales; para obtener la información que cada una de las instituciones maneja en relación con los mapas y la temática objeto de estudio. También se recopiló información gráfica aparecida en publicaciones de los diarios Siglo Veintiuno y La prensa, relacionadas con la investigación.

b) Instrumentos para recoger o medir las observaciones

Guía de observación

Guía de entrevista

Boleta o cuestionario estructurado.

c) Análisis de datos:

De la revisión bibliográfica se obtuvieron fichas con la información más relevante, que incluye conceptos, categorías y teorías relacionadas con el transporte colectivo.

Los datos hemerográficos recopilados fueron ordenados a través de una base de datos, en donde se clasificó y ordenó cronológicamente y por temas. Con esa información y el cruce de la revisión de memorias de labores e historiografía sobre el tema, se elaboró los antecedentes históricos.

Proceso Metodológico Cualitativo:

La hipótesis fue planteada en los siguientes términos: la gestión empresarial de los transportistas ha sido deficiente y ha contribuido a incrementar los problemas que presenta el servicio de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala. Sumado a ello la Municipalidad no ha cumplido con su función reguladora del transporte colectivo, dando como resultado un transporte desordenado y caótico.

Para llegar a verificar o negar la hipótesis, tomando en cuenta que no existe información al respecto de la gestión empresarial del transporte colectivo, se hizo necesario recurrir a la metodología cualitativa que permitió hacer uso de las técnicas de la entrevista a profundidad y la observación participante, elaborando sus respectivos instrumentos como lo son la guía de entrevista y la guía de observación tomando los elementos que se requerían para llegar a los objetivos y a la hipótesis.

Selección de Muestra:

La muestra se seleccionó según información brinda por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, a través de listados que proporcionó esta entidad gubernativa. Estos listados contienen el nombre de los representantes de los CONCESIONARIOS que forman las distintas empresas de transporte colectivo urbano.

LISTADO DE CONCESIONARIOS

EMPRESA	REPRESENTANTE LEGAL
COOBUSGUA	LEOPOLDO GALINDO
BOLIVAR	MARIO ALVARADO
VELOTAX	MANUEL MONTENEGRO
LA FE	CRUZ URBINA LAINEZ
UNION	CARLOS MORALES
EGA	CARLOS GOMEZ
MICROTAX	OSCAR ROSSI
CIUDAD REAL	ADOLFO MARTINEZ
AGIUILA	GONZALO SOSA
METROBUS	LUIS GOMEZ
MORENA	BRAULIO CASTILLO
EUREKA	CESAR TOLEDO
FLORIDA	FEDERICO YOC
ASOCIACION	RUDY MALDONADO

Fuente: Listado proporcionado por el Departamento de Atención al Público, Municipalidad de Guatemala, 2001.

LISTADO DE SUB-EMPRESAS

EMPRESAS	REPRESENTANTE LEGAL
COTRUDEGUA	ROBERTO MURALLES
SANTA LUISA	LALO CORTAVE
REFORMA	RAMIRO VASQUEZ
VILLATAX	ANIVAL PIVARAL
COMUN	MARIO VARGAS
ATRUDEGUA	EPIFANIO VALDEZ
RAMIX	VICTOR HUGO FIGUEROA
RUTA 40	BENEDICTO LIRA
UNIBUS	EDGAR REYES
NUEVA UNIBUS	ELI GALDAMEZ
FLOMITAX	OSVEL ALVAREZ CABRERA
SERVITAX	MYNOR GONZALEZ
RAPITAX	RAMON LOPEZ
APMIMGUA	FRANCISCO GARCIA

Fuente: Listado proporcionado por el Departamento de Atención al Público, Municipalidad de Guatemala, 2001.

La guía de entrevista se planteó en tres niveles: según los sectores involucrados en la problemática del transporte: Para funcionarios municipales (EMETRA, ASESORES DE EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE), Consorcios, Propietarios, cada uno de ellos posee criterios diferentes para determinar o definir la problemática del transporte urbano colectivo, según su posición que ocupan en dicha problemática

- Parámetros de edad, rescatar memoria histórica y la experiencia de la problemática del transporte urbano colectivo en cada sujeto.
- Experiencia en la problemática del transporte, según el tiempo y espacio en el que han participado social y políticamente.
- Disponibilidad de tiempo de los empresarios para entrevista.

Análisis de la información cualitativa:

Se realizaron las entrevistas a los distintos sujetos sociales involucrados en la problemática del transporte urbano colectivo y observaciones en las empresas e instituciones involucradas.

Se revisó el contenido de las unidades de audio, ya que no siempre se contó con el ambiente propicio para realizar las entrevistas, estas se realizaron en lugares tanto de trabajo como de residencia de los empresarios y en las oficinas de la Municipalidad de Guatemala donde no se contó con un ambiente adecuado, debido a que existieron constantes interrupciones. Pero a la vez también las cintas deben contar con sus condiciones para llevar a cabo el proceso de transcripción.

El contenido de cada unidad de audio se verificó con anterioridad al proceso de transcripción y cada unidad o cinta magnetofónica se debe encontrarse a velocidad del aparato grabador para no correr riesgos de que se rasgara, claridad de voz del entrevistado, que no se escuchara demasiado ruido que interfiriera en el momento de desgrabación. Luego se procedió a desgrabar literalmente las entrevistas, respetando el contenido de las mismas, al terminar con la transcripción se organizó la información a través de cuadros que permitieron encontrar similitudes y diferencias en la visión del problema de los distintos actores, ubicando la posición social, política y económica de cada sujeto social que interviene en la problemática.

SEGUNDA PARTE

VI. RESULTADOS

A) MARCO TEÓRICO

La infraestructura vial y el transporte tienen una gran incidencia en la ubicación y las tendencias de expansión de las ciudades. Al aumentar la accesibilidad, el transporte induce la ubicación de las diversas actividades y a la inversa, la expansión de la ciudad, orienta las diferentes rutas. Con la continua expansión de la ciudad y la desconcentración de algunas actividades de la zona central se requiere ampliar el transporte colectivo. Un plan de ordenamiento urbano, debiera dirigir la extensión de las nuevas rutas, definiendo terminales, paradas reglamentarias, frecuencias y horarios de los autobuses.

Sin embargo el aumento de la utilización de vehículos particulares es la causa principal del congestionamiento y del deterioro del medio ambiente urbano. Una de las formas para evitar esta situación se encuentra en mejorar y estimular el uso del transporte colectivo, para que pueda ir sustituyendo los vehículos individuales.

El uso despilfarrador del espacio vial por pasajero que se hace con el automóvil particular, provoca exclusiones, retrasos e incomodidades a otros usuarios de la infraestructura vial (Banco Mundial, 1975:27). Se estima que los automóviles particulares ocupan nueve veces más espacio vial por pasajero que los autobuses colectivos. Esto significa que cada vez que 1,000 pasajeros de bus decidieran transportarse por automóvil, se incrementarían 600 automóviles más en las ya atestadas calles de la ciudad. Esos mismos pasajeros podrían acomodarse en 36 buses que requerirán en total, únicamente una quinta parte del espacio de vía ocupado por los automóviles. (Obiols, 1982:59).

El transporte colectivo puede efectuarse por distintos tipos de vehículos, además de los buses. Entre éstos, el tranvía, el metro y el metro liviano. En el caso del tranvía, necesita de una inversión mayor que el bus, tanto en infraestructura vial como en vehículos. El metro y metro liviano requieren mayor inversión que el bus y el tranvía. La inversión requerida por el metro es muy elevada, porque necesita túneles, señalización, estaciones, escaleras automáticas, etc. Por lo cual resulta muy oneroso en países con altos niveles de pobreza como Guatemala.

El metro liviano puede considerarse con un costo intermedio entre el tranvía y el metro. "Este sistema de transporte se desarrolla a partir de un tranvía clásico moderno, utilizando principalmente corredores propios de superficie, es decir, inaccesibles a la circulación individual y, allí donde sea necesario, locamente túneles y viaductos". Por ser un sistema esencialmente evolutivo permite evitar las dificultades financieras encontradas en la construcción de una línea de metro. Al circular en la superficie permite construir obras o concentrar los esfuerzos en el lugar donde las condiciones de tráfico lo exijan. (Obiols, 1982: 60). El sistema de metro liviano, puede construirse gradualmente de acuerdo con las prioridades de necesidad de facilitar el tráfico interurbano lo que a su vez requiere una inversión gradual, que permite al mismo tiempo, ganar experiencia en construcción y operación del sistema.

Parte imprescindible del sistema de transporte colectivo lo constituyen las calles que sirven de soporte a los vehículos motorizados. El sistema vial de la ciudad de Guatemala está constituido de las principales arterias del sistema vial:

- a) Arterias principales: Movilizan la mayor cantidad de tráfico interurbano y permiten la interconexión con las principales autopistas que salen de la región. Son corredores de tráfico voluminoso. En Guatemala el Anillo periférico.
- b) Arterias secundarias: Sirven de desembocadura al tráfico que emerge de las zonas geográficas de menor tamaño. Por ellos pasan las principales rutas de los buses urbanos: Calzadas Roosevelt, San Juan, Aguilar Batres, José Milla, Avenida de Petapa, Avenida de la Reforma, Avenida de las Américas, 6a. y 7a. Avenidas en la zona 4 y 9 y los bulevares Liberación y Vista Hermosa.
- c) Calles colectoras: Estas calles penetran a los proyectos, barrios y zonas residenciales. Proveen servicio al tráfico que circula entre centros comerciales e industriales locales y las zonas residenciales.
- d) Calles locales: Son calles internas en zonas residenciales que permiten el acceso a cada hogar. Casi nunca entra en ellas una ruta de bus.

El Anillo Periférico es la única vía periférica que se desarrolla en un semicírculo con un radio de 4 km. Se localiza en el lado oeste de la ciudad. En el área norte de la ciudad, la carretera CA-9 en una vía de cuatro carriles. Tenía un flujo vehicular de 65,200 veh/día. Existen dos vías para comunicar Mixco, una es la CA-1 con seis carriles y la otra es la Calzada San Juan Sacatepéquez con cuatro carriles. (CA-1: 86,000 veh/día; Calzada San Juan: 58,400 veh/día). Tres vías comunican la ciudad con los distritos del Sur: la Avenida Petapa de seis y cuatro carriles con Villa Nueva, Petapa y su vecindario; y la Avenida Hincapié de cuatro carriles con Villa Canales y áreas cercanas. La carretera CA-1 va hacia Puerto Quetzal en la costa del Pacífico comunicando Escuintla con la Ca-2. La Avenida Hincapié fue mejorada en 1994, por lo que Villa Canales, ciudad satélite al sur de la capital, fue comunicada con ésta con mayor fluidez. (CA-1 70,200 veh/día; Avenida Petapa: 54,500 veh/día). La carretera CA-1 que se dirige a Santa Catarina Pinula, una ciudad satélite localizada al Este de la ciudad de Guatemala y hacia San José Pinula, Cuilapa y El Salvador, es una vía de cuatro carriles(82,000 veh/día). El volumen del tráfico en el Puente M.P. Vélez es más de 86,500 vehículos por día. El volumen del tráfico de buses incluyendo microbuses es de más de 10,100 por día (JICA,1991).

La configuración física de la ciudad de Guatemala se caracteriza por la existencia de una zona central comercial, donde se encuentra un importante porcentaje del volumen total de empleo. En el sistema de transporte esa área central tiene la máxima accesibilidad dentro de la ciudad, por la posibilidad de llegar desde cualquier punto de la ciudad y por la proximidad de los negocios entre sí.

La zona 1, principal concentrador de actividades de la ciudad y consecuentemente de desplazamientos motorizados, dispone de un conjunto de calles en forma reticular, pero la gran mayoría de ellas tiene un ancho menor de 9 mts. Y por consiguiente en tramos y horas determinadas soportan flujos de tráfico superiores al 90% de sus capacidades. En las arterias antes indicadas algunas funcionan cerca de sus límites de saturación para el flujo de vehículos, esto es más evidente en la Avenida Bolívar, la Diagonal 12, Calzada San Juan y Calle Martí, en donde se dan flujos superiores al 90% de sus capacidades operativas.(Cordón, 1984:16).

En lo referente a circulación de buses extraurbanos debe considerarse también los movimientos de tipo regional, que tienen por destino en su mayoría la zona 1; por estar localizado en ella la mayor parte de comercios y servicios. Las vías de circulación del área central, en general están catalogadas como de tipo VI-20. Consisten en una pista para circulación de dos o tres vehículos en un solo sentido y de banqueta para peatones en cada extremo (algunas veces bastante estrecha).

Para calcular el nivel de servicio que ofrece una vía de circulación de automóviles, se parte de la relación volumen / capacidad. El cociente de esta relación proporciona el índice de congestión. Para un valor 1 el tráfico es fluido, pero lento. Mientras mayor es la relación, la circulación del tráfico tiene menos facilidades de operación. El volumen debe obtenerse sobre la base de vehículos de pasajeros unitarios, debiendo hacerse equivalentes los restantes tipos de vehículos. (Un bus = 2,5 v.p.u.; 1 camión = 3 v.p.u.; panel o microbus = 1.5 v.p.u.; 3 motos = 1 v.p.u.). La capacidad viene dada por el ancho de la vía y es afectada por cualquier obstáculo que dificulte la circulación y por el porcentaje de autobuses y de vehículos pesados de que esté compuesto el tránsito. Una vía de un carril de 3.50 m de ancho acepta hasta 2,000 vehículos por hora, no contando con ningún obstáculo.

Sobre la base de lo anterior el Plan Maestro de Transporte estableció los índices de congestión para el área central encontrando valores hasta de 2.00 o más. Las calles que presenta el estudio como las más congestionadas son la 5ª y 12ª avenidas; 9ª calle entre 11ª y 12ª avenidas; y la 11ª avenida entre 14ª y 15ª calle. Entre 1.6 y 1.9 se clasificó la 9ª calle entre avenida Elena y 4ª avenida. Entre 1.3 y 1.5 la 7ª avenida entre 14ª y 18ª calles, la misma 7ª Av. De la 24ª calle hacia el sur, el vial de la 24ª calle, la 12ª Av. entre 14ª y 9ª calles; la 8ª Av. entre 9ª y 13ª calles. En general, pudo observarse que en casi todos los casos se sobrepasa la capacidad de las vías.

Dentro del sistema vial de la ciudad, se localizan las distintas rutas del transporte colectivo. Teóricamente el sistema de transporte colectivo debe integrarse de rutas, paradas y terminales. Por terminal de buses urbanos se entiende el punto de donde un autobús inicia o termina su recorrido. En algunos casos las rutas realizan un circuito de circunvalación, por lo que sólo tienen una terminal o extremo, aunque en la mayoría de los casos los buses aparcen en dos extremos o terminales diferentes. Las terminales cumplen una función importante en el sistema, entre ellas, proporcionar un lugar adecuado para el aparcamiento de autobuses al iniciar o finalizar un viaje; chequear horarios y tiempos de recorrido por parte del piloto o inspector. La ubicación de una terminal de buses urbanos está relacionada directamente con el diseño de la ruta. En primer lugar, una terminal debe estar ubicada en un lugar de poca densidad de tráfico, y fuera de la calle pues de lo contrario provocaría problemas de circulación y congestión, los cuales son los problemas más serios del tráfico en las ciudades. Debe además ser dimensionalmente adecuada, sin que provoque problemas al vecindario en el sentido de ruidos, contaminación, etc. (Rodríguez, 1987) A pesar de la importancia de las terminales, en la ciudad de Guatemala, las terminales no reúnen las condiciones mínimas y casi siempre se localizan sobre las calles en donde finalizan las rutas.

El tiempo que emplea un autobús en realizar un viaje de una terminal a otra se llama tiempo de recorrido. Es una variable de gran importancia, ya que cuanto menos sea el tiempo invertido en realizar un viaje, mayor será la eficiencia en el servicio.

Las paradas de buses, son los lugares en la ruta del recorrido de un autobús, donde el usuario desciende o aborda el mismo. La localización de las paradas debe hacerse con criterios técnicos; de manera que no afecten el rendimiento del sistema. En rutas largas el número de paradas es elevado; afectando el sistema de transporte en forma negativa. El número de paradas en una ruta y la distancia entre cada una, son factores de gran importancia, por cuanto la ubicación de las mismas, debe ser beneficiosa tanto para los usuarios como para el sistema de transporte en sí.(Rodríguez, 1987).

En el sistema de transporte colectivo del Área Metropolitana de Guatemala, existe una gran anarquía en cuanto a las paradas. Los usuarios continuamente descienden o abordan los autobuses en pistas centrales; de hecho, las paradas se establecen a voluntad de los conductores de autobuses. Se sabe que en un recorrido extenso el número de paradas excesivas baja el rendimiento del sistema, así como el frenado y la aceleración ocasionan altos costos de operación (Rodríguez, 1987).

B) ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO

La Nueva Guatemala de la Asunción y el servicio de tranvía

En el año 1882, se inició en la Nueva Guatemala de la Asunción, el servicio de tranvías tirado por caballos. Había cinco líneas que tenían como punto de partida la Plaza Central hacia el Calvario, la Estación del Ferrocarril del sur, el Cementerio General, El Hipódromo y la Parroquia Vieja, cubriendo toda la ciudad. Después del terremoto de 1918 se sustituyeron en algunas líneas, por tranvías accionados por motor.

A mediados de la década de los años veinte del siglo pasado, el transporte por tranvía en la ciudad aún se componía de vehículos de tracción animal como de vehículos motorizados. En la sexta avenida únicamente se permitían estos últimos. La población de los cantones alejados del centro de la ciudad, tales como Guarda Viejo, La Reformita, Barillas y Barrios, utilizaban para moverse carretas de bueyes y carruajes. Incluso en 1926 se dio el primer paro de este tipo de transporte, como medida de presión en oposición al aumento de impuestos para su circulación y que dio lugar a la promulgación del decreto 914, del presidente José María Orellana, en donde se consideraba que la paralización de cualquier servicio público afectaba los intereses de la nación, pudiendo llegar a transformar el orden que el gobierno estaba obligado a conservar inalterable².

La utilización de vehículos motorizados era baja. De acuerdo a un estudio de la época³, en el año 1927, existían en el país 1,098 automóviles particulares, 456 camiones, 518 carruajes y 4,173 carretas, la mayoría concentrados en la ciudad de Guatemala. Con relación a los años anteriores el número de vehículos motorizados aumentó en 643 unidades es decir el 41%, a pesar del alto costo del combustible derivado del excesivo costo del flete de ferrocarril.

² El Imparcial, DECRETO 914, 14 de febrero de 1926, p.1.

³ Balcárcel, C. **Política de Vialidad**. Tesis, Facultad de Ingeniería, 1928.

El servicio de tranvías era prestado por una empresa privada por medio de un contrato suscrito con el ayuntamiento en el año 1925. En el seno de la Municipalidad, se presentaron algunos reclamos por uno de los concejales, planteando que dicha empresa no había cumplido con varias cláusulas del contrato al hacerse cargo de la empresa. Se mencionaban las irregularidades siguientes:

1. Que el servicio no se prestaba de 6:00 a 22:00 horas.
2. El concesionario no había extendido el sistema de carros de gasolina a todas las líneas.
3. Los tranvías no llegaban al hipódromo.
4. No se emplean boletos como esta estipulado para mejor control del servicio.

Ante la inminente finalización del contrato con la empresa prestadora del servicio, en 1927 la municipalidad capitalina abrió la licitación pública para instalar un servicio moderno y eficiente de nuevos tranvías en la ciudad. Se presentaron siete ofertas, entre ellas una empresa norteamericana y la empresa que ya prestaba el servicio. Finalmente se eligió la propuesta que planteaba construir 23 millas de líneas modernas, distribuidas según lo requerían las necesidades de la capital. Doce millas recorrerían el perímetro de la capital, alcanzando todos sus puntos comerciales y atravesando las siguientes avenidas: tercera, cuarta, séptima, novena y duodécima, tanto norte como sur. Varias de las calles adyacentes a éstas serían recorridas por el tranvía que haría circuitos cerrados. Otra línea iría al cementerio general atravesando el cantón Cervantes o Llano de Palomo; otra llegaría a la Parroquia. El servicio suburbano consistiría en líneas que llegarían a la Villa de Guadalupe, Ciudad Vieja, San Pedrito y La Palma. La tarifa propuesta a la municipalidad sería de cinco centavos oro por cada milla. A cambio del servicio, la empresa pedía la exoneración de derechos para importar sus carros ofreciendo una participación racional en sus ganancias al ayuntamiento.

La anterior propuesta carecía de apoyo técnico y económico para realizarse y aunque fue asignada la licitación, la empresa ganadora nunca la llevó a cabo, por lo que el antiguo sistema de tranvías continuó hasta el año 1929, únicamente en la ruta del parque central a la parroquia. Finalmente, en marzo de 1929 los autobuses cubrieron también esa ruta al cesar el servicio de tranvía, que según la empresa que lo proporcionaba, ya no era rentable porque los usuarios preferían utilizar autobuses.

La génesis del servicio de autobuses colectivos: una iniciativa del libre mercado

La Empresa Guatemalteca de Autobuses –EGA-, con el servicio de tranvías aún funcionando, inició desde finales del año 1927 el servicio con buses colectivos, que fueron fabricados utilizando motores de camión importados y adaptándole carrocería artesanal de madera. Dos líneas empezaron a hacer el recorrido de la Estación del Ferrocarril al Parque central, pasando por la novena avenida y del Parque al Hipódromo del Norte, por la sexta avenida. Durante los meses posteriores ampliaron el servicio con otros seis vehículos. Así surge el sistema de transporte colectivo de autobuses como una iniciativa privada, sin contar con autorización municipal, la cual fue tramitada posteriormente. Meses después otra empresa incursionaba en el transporte urbano, definiendo sus propias rutas, Autobuses de Guatemala –AUPACO-, con el recorrido Plaza de Armas-Reforma-Aurora. Recién iniciado este servicio comenzaron las quejas sobre la prestación del servicio, que iban desde el mal estado de los buses, hasta la falta de educación vial de los pilotos.

Después del fracaso de la licitación de nuevos tranvías y con varias empresas de autobuses funcionando sin tener autorización municipal, en julio de 1928, el Consejo Municipal capitalino, tomando en cuenta que la infraestructura y los vehículos utilizados en el sistema de tranvías eran más onerosos que el sistema de autobuses, abrió a licitación pública la creación del servicio de transporte por medio de autobuses⁴. Se trataba de obtener un servicio que cubriera toda la ciudad, prestado por una sola empresa.

Ante ello, el empresario que ya había iniciado el servicio, presentó un recurso de nulidad de tal licitación planteando una inconstitucionalidad ya que se estaría constituyendo un monopolio en claro detrimento a la libertad de mercado. Es decir que el transporte se planteaba ya como un negocio particular sin tomar en cuenta que es un servicio público y por lo tanto el Estado debe asegurar su funcionamiento, como lo establecía la Constitución de la República, vigente en ese periodo. También esgrimía que *“la libre competencia es un estímulo para los empresarios, quienes mantendrán la preocupación constante de prestar siempre un servicio satisfactorio a fin de presentarse el favor del público. De esto resultará una tarifa equitativa regulada por principios económicos y no una tarifa alta impuesta con complicidad al capricho del capitalista. Éste en la seguridad que todo transeúnte habría de usar necesariamente sus vehículos, poco o nada se preocuparía del estado de éstos y de la suma de comodidades que el pasajero tiene derecho a obtener. En un régimen de libertad, el público preferiría aquella empresa que por un precio más cómodo preste buen servicio...”*⁵, opinión que aún hoy se mantiene cuando se defiende la regulación por el mercado de este servicio, y que 70 años más tarde ha dado por resultado un servicio irregular y deficiente.

Este recurso retrasó la designación de la licitación, nombrándose una comisión que se encargó de estudiar las propuestas. En septiembre de 1928, Roque Rosito, empresario de la EGA insistió ante el Ministerio de gobernación sobre la inconstitucionalidad de la licitación, afirmando que la municipalidad no debiera conceder el servicio de transporte colectivo a una sola empresa, aduciendo que como cualquier otra actividad es libre y que no se aprobara la licitación del Consejo Municipal ni se le autorizara celebrar contrato alguno. Finalmente en noviembre de ese año, el Consejo Municipal aprobó una de las propuestas. La supeditación de la municipalidad al gobierno central, para la toma de decisiones, obligó a solicitar la aprobación final de esa propuesta a la Jefatura Política de Departamento. Esta emitió un dictamen favorable al convenio celebrado, encontrándolo beneficioso para los intereses públicos. De la Jefatura Política, pasó el expediente al fiscal del gobierno. Finalmente, en febrero de 1929, el Ministro de Gobernación y Justicia, devolvió a la Municipalidad el expediente, con el dictamen del fiscal, que consideraba inconstitucional el contrato en vista de conceder exclusividad a los contratistas, para usar ciertas calles de la población y recomendando que sería más oportuno hacer una reglamentación, con las condiciones del servicio.

Quedó establecido así un servicio de transporte que desde sus inicios estuvo abierto a ser prestado por cualquier empresa que así lo dispusiera y que presentaba deficiencias y desorden y con muy poca regulación de la municipalidad. No se tenían terminales, paradas definidas, horarios continuos, los buses no tenían las condiciones de comodidad para los pasajeros. Ante el desorden y deficiencias que presentaba el sistema de transporte colectivo surgido sin ninguna regulación de parte de la Municipalidad, se inicia la elaboración por el

⁴ El Imparcial, 6 de junio de 1928, p.1.

⁵ El Imparcial 4 de agosto 1928, p.5: ROQUE ROSITO SE REFIERE A LA LICITACION DEL CONSEJO: Refuta las consideraciones de una carta publica hace poco.

Juzgado de Tránsito, de la Dirección General de la policía, del primer reglamento para normar el servicio, el cual fue puesto en vigencia en mayo de 1930⁶.

Recién promulgado el reglamento, el desacato a éste no se hizo esperar, los periódicos de la época dan cuenta de la falta de cumplimiento: *“Los conductores de autobuses que hacen el servicio entre la Parroquia y el parque central, según queja de vecinos, han burlado en los últimos días y siguen burlando, las disposiciones del tráfico para regularizar las salidas de vehículos de uno y otro punto de partida. Dicen los quejosos que después de haber logrado el establecimiento del servicio a la Parroquia, pasando por el barrio de candelaria, éste se prestó muy mal por parte de los propietarios de autobuses, pero el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional dictó disposiciones muy atinadas que tendían a su mejoramiento en beneficio de los vecinos que los sostienen. Antes, los autobuses salían del parque central a la hora que se les daba la gana a los conductores y la persona que montaba uno de estos vehículos tenía que hacer largas esperas que consumían minutos y minutos que sumaban hasta treinta y cuarenta. La disposición de la policía, cambió las cosas por completo y el servicio fue regular por un tiempo en beneplácito de quienes los utilizaban. Ahora los choferes vuelven a las andadas burlando la disposición de la policía y a los agentes de tráfico. Los autobuses, dicen los quejosos salen del parque central, porque los agentes de tráfico se lo exigen así pero -he aquí la burla- hacen como que encaminan a la Parroquia y con dos o tres pasajeros dan vuelta a la redonda a la plaza de armas y vuelven a ocupar el sitio que se les desalojó frente al portal del comercio, para recoger más pasajeros. Si en esta vuelta no llenan vuelven a dar otra a la plaza de armas y hasta entonces se dirigen a la Parroquia. Puede imaginarse el daño que ocasiona esto a las personas que en las esquinas esperan inútilmente el paso del autobús. Si no pueden llevar a cabo esta burla, peligrosa, se dirigen al lugar de término, pero con una lentitud que hace pensar en los días de los carros tirados por mulas. Aquellos caminaban mucho más ligero”*⁷.

Otros problemas surgidos con los autobuses colectivos circulando, se relacionaban con la vialidad. En la sexta avenida de la zona 1, arteria principal que concentraba en ese periodo los comercios más exclusivos, se prohibió en 1931 el paso de autobuses colectivos. Las calles de doble vía causaban problemas en la circulación sobre todo cuando se introdujeron los autobuses urbanos. En el año 1948 se reglamenta el uso de una sola vía en todo el centro histórico, de la 2ª. Avenida a la 16 y de la 9ª a la 17 calle de la zona 1. En las avenidas pares circulaban los vehículos de norte a sur y en las impares en sentido contrario.

Intento de creación de una empresa privada del transporte única

Ha escasos cinco años de haber surgido el servicio de transporte colectivo de autobuses se tenía la percepción de que el transporte, se había ido gestando con cierto libertinaje, como en realidad ocurría, sin tener ningún control de la municipalidad. Como se planteaba en un periódico de la época: *“en la mayoría absoluta de las ciudades, todos los servicios públicos se rigen por estatutos y condiciones contractuales y mantienen con vida toda su organización dominando sin modo alguno, una libertad como hasta el presente ha reinado entre nosotros, (...) el empresario actual puede, sí quiere modificar sus itinerarios, suspender servicios, encarecer sus precios, o echarse a una competencia ruinosa para todos y desmoralizadora, no teniendo a quien responder sino a sus limitadas exigencias en cuento a la comodidad, seguridad y estética de sus vehículos”*⁸

⁶ El Imparcial, 1 de marzo 1930, P.1: LA SEGURIDAD DEL TRAFICO DE BUSES.

⁷ El Imparcial, 16 de mayo 1930, p.1: AUTOBUSES NO CUMPLEN CON EL REGLAMENTO

⁸ El Imparcial, INTERESES DE LA CIUDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTERURBANO, P.3

En marzo de 1931, una de las empresas del transporte, la Empresa Transportadora Guatemalteca, hizo una propuesta a la municipalidad, para proporcionar el servicio de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala como empresa única, absorbiendo a las demás empresas. Planteaba además el uso de boletos y de transbordos entre rutas y la realización de un contrato en donde se garantizara la calidad del servicio, definiendo las rutas y condiciones. Según el planteamiento se pretendía la organización de un servicio de transporte eficiente, con buses cómodos y horarios fijos y frecuentes. El servicio llegaría al mayor número de barrios, principalmente aquellos que por su población y necesidades requieran seguros y económicos medios de transporte. Tomando en cuenta que los barrios con población de menores recursos habían quedado fuera del servicio, teniendo que recorrer grandes distancias para acudir a sus lugares de trabajo. Además pagarían a la comuna la cantidad de trescientos quetzales al mes como impuesto a cambio de tener derecho de exclusividad en las vías en lo respectivo al servicio en autobuses.⁹

Es claro que esta propuesta tendría incidencia en el ordenamiento del servicio de transporte colectivo. Sin embargo, fue atacada por que se planteaba que los empresarios que se dedicaban a tal “negocio” se quedarían sin los recursos para el sostenimiento de sus familias. Repitiéndose la visión de concebir el servicio de transporte colectivo como una actividad con intereses particulares y no como un servicio público indispensable para el desarrollo de las actividades de la ciudad y que afecta a gran parte de la población usuaria.¹⁰

Aunque no se llegó a aprobar la propuesta, la Municipalidad de Guatemala incorporó un reglamento para normar y unificar la actividad de los empresarios del transporte colectivo, por medio de la creación de Consorcios. El reglamento contemplaba una serie de aspectos, la mayoría de los cuales no se cumplieron, entre los cuales que se sacarían del servicio los buses que no reunieran las condiciones de seguridad para el transporte, el tiempo de estacionamiento sería de un máximo de 15 minutos. En el Parque y calles del centro sería de 5 minutos y en las calles de los cantones 15 minutos. También se fijaba el número de buses para cada ramal de líneas. Los propietarios de autobuses en buen estado podrán ser accionistas del Consorcio. La municipalidad obtendría un porcentaje de las ganancias que el Consorcio generara. Se fijó la capacidad de los buses en un mínimo de 21 pasajeros y máximo 30. Todos los autobuses serán construidos especialmente para el servicio de transporte de pasajeros, empleando para ello chasis especiales y carrocerías que reunieran las condiciones necesarias seguridad, estética, y comodidad. Los consorcios tendrían representación por medio de personas natural o jurídica debidamente autorizadas para ello por la municipalidad.

Incluso los pilotos de los buses agremiados en la Asociación de “choffeurs”, solicitaron al consejo Municipal la revisión del anterior reglamento y la incorporación de sus planteamientos¹¹:

⁹ El Imparcial, 16 de marzo 1931

¹⁰ “...esta clase de negocio que en la actualidad es sostenido por un sin número de pobres, que, malo que bueno, y con sacrificio reúnen unos cuantos quetzales, para el sostenimiento de sus familias, dado el caso de que este proyecto fuera autorizado qué harían los que ahora viven con tal negocio, que harían con sus vehículos ahora que todos han pagado sus derechos de circulación...” El Imparcial 21 de marzo 1931, p.7.

¹¹ El Imparcial, REGLAMENTO QUE PROPONEN LOS CHOFFEURS: EL CONSEJO VA A ESTUDIARLO DETENIDAMENTE Y ENTONCES FALLARA, 18 de junio de 1931, p.1.

1. Debe considerarse un plazo prudencial a todos los propietarios de vehículos que se encuentran en mal estado para que sean estos reparados y condicionados debidamente en conformidad con lo que señala esta reglamentación.
2. Deben ser tomado en cuenta los derechos que cada uno representa en estacionamiento ruta o línea en que trabaja, no pudiendo por lo anterior ser puesto a licitación pública los lugares de estacionamiento por estar en pugna con los principios fundamentales de la Carta Magna.
3. Limitar todos los estacionamientos, de servicios urbanos e interurbanos de la capital previo estudio que deberá hacer la comisión que al efecto se nombre con el fin de establecer el número de vehículos que deben hacer el servicio respectivo tomando en consideración la antigüedad de sus iniciadores.
4. Los autobuses que hagan el servicio urbano dentro de los circuitos o líneas establecidas o que se establezcan por esta reglamentación deberán ser del cupo de 15 a 30 pasajeros y con un tipo de carrocería en concordancia con las necesidades del público y seguridad y ornato que esta reglamentación prevenga, el cupo de los vehículos que hacen el servicio en las diferentes ruta y líneas interurbanas y extraurbanas deberá ser de conformidad con sus necesidades siempre mejorando el que esta establecido y el de acuerdo con esta reglamentación.
5. En cada estacionamiento o terminal de ruta o línea deberá nombrarse por sus componentes un presentante que administre el servicio y que haga cumplir las disposiciones que imponga esta reglamentación debiendo ser reconocido por la Municipalidad.
6. Los circuitos urbanos deben establecerse de conformidad con el dictamen que rinda una comisión nombrada del censo de la municipalidad con otra que se nombrara por esta agrupación, quienes de común acuerdo establecerán la forma más conveniente para la circulación interior de la capital.
7. Con el fin que no se otorgue ninguna clase de concesión, crear un impuesto municipal que deberá pagar cada vehículo según la categoría o ruta que recorra así como su tonelaje, capacidad y clase de llantas que usare.
8. La categoría de los vehículos se considerará así: a) será de la primera categoría todos los autobuses que hacen su servicio en circuito urbano y que tienen estacionamiento o terminal en el centro de la capital, b) de segunda categoría serán considerados todos los autobuses y camionetas que hacen su ruta o línea íter urbana, extra urbanas con estacionamiento en terminal dentro del perímetro de la ciudad, también serán considerados en esta categoría a los taxis y a los camiones de más de 5 toneladas.
9. Ninguna empresa propietaria deberá tener más de la tercera parte de vehículos en cada estacionamiento o terminal.
10. Todos los conductores y cobradores al estar en el servicio, cualquiera que sea la categoría deberán presentarse debidamente uniformados de conformidad con lo que prevengan las disposiciones municipales al respecto.

A pesar del anterior reglamento, las empresas se fusionaban, definían su parque vehicular, extendían sus rutas etc. Así, en el año 1931 se unifican la Empresa Guatemalteca de Autobuses y Autobuses de Guatemala creándose la AURACO, que cubría casi todas las rutas del área central de la ciudad, fijadas por el reglamento, teniendo el mayor parque vehicular, contando con 60 autobuses. Ese mismo año, ante la solicitud de vecinos del cantón Reforma, se extiende una de sus rutas y durante esa década continúa extendiendo el servicio hacia otras áreas de la ciudad.

Otras empresas del transporte colectivo se fusionaron, tal el caso de la Simón Bolívar con la AGPA, en 1935.¹² El crecimiento de la ciudad, por medio de nuevas lotificaciones y las cortas rutas que se habían definido, hacia necesario el trasbordo de buses, ello causaba dificultades y pérdida de tiempo a los usuarios. La ciudad de Guatemala contaba con una población de 77.4 miles de habitantes en 1938 y los boletos vendidos ascendieron a 8.9 millones aproximadamente, es decir 115 boletos por habitante (IIES, 1968:64).

En el año 1940 aún daban servicio algunos pocos carruajes, que podían localizarse en el Incienso, el Amate, el Callejón del Conejo y el Botellón. La ciudad de pequeñas dimensiones permitía aún la movilización de la población caminando o por medio de bicicletas. El transporte extraurbano se componía de no más de 100 buses, que se utilizaban casi exclusivamente para transportar a los comerciantes de víveres para el consumo de la población capitalina, ya que la movilización de la población esta restringida por fuertes controles de la dictadura ubiquista¹³.

Revolución de Octubre y transporte colectivo: ¿Municipalización del servicio?

En 1944 la Intendencia Municipal designó las rutas con números¹⁴. Para entonces habían aumentado a 16 rutas para cubrir la ciudad y sus cantones. De esa manera los números que correspondían a cada una de las líneas eran los siguientes:

¹² El Imparcial, PROLONGACION DE LINEA DE BUSES QUE SE SOLICITA, 27 DE ABRIL 1938, P.1.

¹³ El imparcial, EL APROVISIONAMIENTO DE VIVERES DE LA CAPITAL, UNA ACTIVIDAD IMPONENTE, 7 de mayo de 1940, P.1.

¹⁴ El Imparcial, ESTUDIAN NUEVA NOMENCLATURA PARA EL SERVICIO DE BUSES EN LA CIUDAD, 27 de enero de 1944, p.1.

Cuadro No.1
RUTAS DE AUTOBUSES AÑO 1944

Número de Bus	Origen	Destino
1	Hipódromo	Estación
2	Parque	Reforma
3	Aduana	Zapote
4	Estación	Cementerio
5	Parque	Pamplona
6	Parque	Baños de Ciudad Vieja
7	Parque	Aurora
8	Parroquia	Cementerio
9	Cerro del Carmen	Villa de Guadalupe
10	Isabel la Católica	La Palmita
11	Monumento de los Próceres	Campo de aviación
12	19 calle	El pilar
13	19 calle	Asilo de ancianos
14	El Amate	Pamplona
15	El Amate	La Reformita
16	El Amate	colonia Mariscal

Fuente: Elaboración propia

Con la revolución 1944, el gobierno revolucionario ante las constantes quejas del servicio de autobuses colectivos, promovió por medio de un proyecto de ley la municipalización del servicio bajo los siguientes términos:¹⁵

- Se declaraban municipales los servicios de transporte colectivo urbano
- Las municipalidades que no estimaran conveniente establecer o mantener dichos servicios podrán celebrar contratos y otorgar concesiones a guatemaltecos naturales para que los presten.
- Las municipalidades podrían proceder a la expropiación de los actuales servicios de buses previo dictamen del Ministerio de Economía y Trabajo.
- Las empresas que prestaban servicio de buses deberían ser objeto de una revisión por parte del Ministerio de Economía y trabajo o de las Municipalidades.

La reacción de los empresarios del transporte fue inmediata. Por medio de un campo pagado¹⁶ manifestaron su oposición a la municipalización del servicio, aduciendo que en la mayoría de países el servicio era particular y eficiente, al contrario del prestado por el Estado y que los beneficios económicos producto de tal actividad eran modestos, tomando en cuenta el capital invertido y el esfuerzo y riesgos que implicaba el sostenimiento de las empresas. Sin embargo, en 1945 se calculó que la población de la ciudad de Guatemala era de 175 miles de habitantes y se vendieron 20.9 millones de boletos, o sea, que se realizaron ventas de 119 boletos por habitante, lo que significaban ingresos de más de un millón de quetzales, cifra significativa en esos años.

¹⁵ El Imparcial, HACIA LA MUNICIPALIZACION DE LOS BUSES URBANOS, 4 de mayo 1945, P.1.

¹⁶ El Imparcial 11 de mayo de 1945, p.5.

El proyecto de ley de municipalización del servicio de transporte colectivo no fue aceptado por el Congreso. Debe recordarse que las fricciones entre la municipalidad y el gobierno central eran evidentes. Sin embargo, dos meses después, por medio de acuerdo del Ejecutivo se modificaron los arbitrios sobre pasajes al 15% por boleto de 5 centavos vendido. La razón que se aducía era que las ganancias percibidas por esa actividad no estaban de acuerdo con los impuestos pagados anteriormente. Se advertía a los empresarios que no podrían aumentar el precio del pasaje ni rebajarles los salarios a sus empleados, ante el incremento fiscal.

Crecimiento poblacional, expansión de la ciudad y nuevas rutas del transporte

En 1945, la pavimentación de calles y nuevas carreteras, dio lugar a la extensión de las rutas. Así, al pavimentarse el tramo entre la parroquia y la fábrica La Pedrera, también se amplió la ruta de buses que cubría ese sector. De igual manera, con la nueva carretera Interamericana, se extiende el servicio de autobuses urbanos a Las Majadas y Mixco¹⁷. Ese año se autorizaron nuevas rutas que fueron cubiertas con 123 autobuses. Con ello se tenían líneas establecidas que cubrían todas las áreas urbanas del municipio de Guatemala, así también se importaron los primeros buses totalmente manufacturados en el extranjero con capacidad para 33 personas¹⁸.

A finales del año 1945, se fusionaron las empresas Auraco, Aupaco y Sur, formando una sola empresa. Posteriormente en el año 1947, esta empresa se disolvió, pasando algunos autobuses a manos de otros propietarios¹⁹, con lo cual surgieron nuevos empresarios, algunos contando con solamente un bus, estructura que ha persistido hasta la actualidad.

En 1950, cuatro empresas de buses ofrecen en venta los buses a la municipalidad, argumentando poco rendimiento ante las constantes demandas de los sindicatos y la alta tributación territorial²⁰. Incluso tres años después los buses de una de las empresas (AURACO) fueron rematados por un Juzgado de Trabajo, para cubrir las reclamaciones de los laborantes.

Con la acelerada expansión de la ciudad que se dio en la década de los años cincuenta, las distintas empresas del transporte urbano fueron ampliando sus rutas, incluso hacia municipios conurbados, como Mixco, Villa Nueva y San Miguel Petapa. Ello sin enmarcarse en una mínima planificación urbana. Aparecieron nuevas empresas. En la ruta Mixco-ciudad de Guatemala, aparecen los primeros microbuses “ruleteros”, que posteriormente se utilizarían incluso dentro de las rutas de la ciudad.

¹⁷ El Imparcial, HERMOSA CALZADA SURGE ENTRE GUATEMALA Y MIXCO EN UN TRABAJO RELAMPAGUEANTE. 20 de julio 1945, PAG 1

¹⁸ El Imparcial, CAMIONETAS PARA 33 PASAJEROS LLEGAN, 7 de diciembre 1945, P.1.

¹⁹ El Imparcial, Anuncio: SE VENDEN 16 AUTOBUSES DEL SERVICIO URBANO Y SUS RESPECTIVAS ACCIONES, CON GARAGE Y TALLER DE REPARACION. INFORMAN GRAN ALMACEN ROQUE ROSITO, 4 de septiembre 1947 p, 10.

²⁰ El Imparcial, CUATRO EMPRESAS DE BUSES OFRECEN EN VENTA SUS BUSES A LA COMUNA, 7 de junio de 1950, P.1.

En las décadas de los años cincuenta y sesenta, la expansión de la Ciudad de Guatemala, se produjo a través de la ocupación de zonas cada vez más alejadas del núcleo urbano central, lo que provocó que el proceso de expansión se situara en áreas periféricas del municipio de Guatemala e incluso fuera de su jurisdicción. Para el año 1965, los problemas que presentaba el transporte urbano colectivo, iban desde altos costos de operación, uso poco racional de los buses, congestión en ciertos sectores de la ciudad, duplicación de recorridos por distintas empresas y buses deteriorados.

El transporte colectivo en el Área Metropolitana (1970-2001): congestión y alzas de tarifa

El crecimiento poblacional y la expansión física de la ciudad ya se hacen notar con la falta de transporte colectivo. Los problemas de congestión sobre todo en las calles y avenidas centrales ya eran evidentes. En la década de los años setenta, el transporte colectivo se realiza por medio de autobuses con capacidad promedio para 65 personas. Este tipo de movilización representa el 77% del total de viajes registrados en la ciudad.

Según los resultados del censo de 1964, el número de habitantes en la ciudad de Guatemala había ascendido a 577.1 miles y el número de boletos vendidos alcanzó la cifra de 165.4 millones, lo cual indica que se efectuaron ventas de 287 boletos per-cápita. Esto demuestra una mayor frecuencia del público usuario para viajar en buses colectivos. Los ingresos por venta de pasajes se incrementaron de 20.9 millones en 1945 a 193.3 millones en 1967, con ingresos de 9,9 millones de quetzales registrados para ese año, que en términos porcentuales representa un crecimiento de 947% del valor en dicho período (IIES, 1968:64).

El estudio de remodelación de rutas de autobuses urbanos de la Dirección de Planificación de la Municipalidad estableció que de 28 movimientos entre zonas, 14 correspondieron a flujos con origen y destino en la zona 1 y de 12 movimientos interzonales que representaban el 41% del total, 10 se producen entre la zona 1 y las zonas 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12 y 19; y los dos restantes entre la zona 4 y las zonas 7 y 19. La parte central de la ciudad, zona 1 y 4, era el principal núcleo generador de movimiento de transporte colectivo urbano.

En la zona central las vías de mayor congestión por buses eran la 4ª y 5ª avenidas y la 8ª calle. Por la 4ª avenida circulaban un total de 20 rutas diferentes lo que significaba 426 buses con un promedio de frecuencia de 6 minutos; por la 5ª Av. Circulaban 408 buses con un promedio de frecuencia de 8 minutos. En general para toda la ciudad circulan 1,023 buses con una velocidad promedio de 18.6 Km. Por hora en recorridos de aproximadamente 32 Km. ida y vuelta y una frecuencia que oscilaba entre 3 y 45 minutos.

El sistema de buses en la ciudad estaba constituido en 1984 por 50 rutas de autobuses autorizados. De estas rutas, 36 operaban a través del área central, 6 operaban como circuitos de ida y vuelta a través de la misma área, 6 operaban libremente en pequeñas secciones de las rutas principales, otra atravesaba la ciudad. La estructura de esta serie de rutas y sus recorridos individuales se mantiene conforme las condiciones prevalecientes en 1971. Hubo ajustes a ese sistema, pero en esencia su forma siguió siendo válida hasta 1997.

Por otra parte, desde la década de los años setenta, las alzas a la tarifa del transporte colectivo de la ciudad de Guatemala han provocado protestas de parte de los usuarios que incluso se han tornado altamente violentas. La tarifa del pasaje inicio en tres centavos durante los primeros meses del servicio y se mantuvo en cinco centavos hasta el año 1982 cuando se duplica el precio del pasaje.

El primer intento de alza a la tarifa se dio en el mes de Julio de 1969, cuando el Sindicato de Pilotos Automovilistas presiona a los empresarios por un incremento del 50% en los salarios. Como respuesta, los transportistas solicitan se les autorice incrementar el precio del pasaje de Q. 0.05 a Q. 0.10, además de beneficios fiscales, subsidios en combustible y exoneraciones de arbitrios municipales. El 21 de Diciembre los empresarios elevan ilegalmente la tarifa. Ante ello, el 3 de enero de 1970, la corporación municipal presidida por Manuel Colom Argueta, interviene el servicio; luego el gobierno central presiona a los empresarios a volver a la tarifa anterior. Sin embargo, la municipalidad, tiene que rebajar el arbitrio sobre pasajes, del 7.5% al 5% y el gobierno otorga un subsidio de 600,00 galones de diesel mensuales (IIES, 1981).

En septiembre de 1978, el Consejo Municipal decide elevar a Q. 0.10 el precio del pasaje, previendo el alza que se esperaba tendrían los combustibles en 1979. Se dan actos de protesta por parte de los usuarios, manifestándose el descontento en la quema de autobuses, destrucción de vitrinas y negocios comerciales. Un paro de labores se va generalizando, especialmente en los empleados públicos. Ante la gravedad de los hechos, un grupo de concejales y síndicos, revoca la medida de incremento en el precio del pasaje y lo deja a su nivel precedente de Q. 0.05, ante ello los empresarios se niegan a prestar el servicio, el cual es reanudado al ofrecerse un subsidio.

En 1985, las protestas populares ante una pretensión de alza al transporte, provocaron, por primera vez, la intervención militar en la Universidad de San Carlos, a la que el gobierno del general Oscar Mejía Víctores acuso de promover las protestas.

Después de una serie de intentos, el 15 de Diciembre de 1982, bajo el régimen de Ríos Montt, se autoriza el incremento a Q. 0.10 el pasaje, iniciándose una espiral de alzas, en las que la constante es que los usuarios protestan y los empresarios presionan con paros en el transporte.

Ante los problemas políticos y sociales relacionados con los aumentos al pasaje, en 1994, la municipalidad inició su propio servicio de transporte público, conocido como Munitrans. El servicio, era prestado por la municipalidad con personal y equipo propios y operaba en pocas rutas de la ciudad. Las unidades se construyeron con un trailer de aproximadamente 13 metros de largo, jalado por un cabezal. El servicio funcionó solamente alrededor de un año, porque los costos del servicio eran muy altos. A pesar de tener una baja tarifa, menor que la de los buses, la incomodidad para los usuarios lo hacia poco atractivo, por lo cual operaba con pérdidas. Además, otro problema era la longitud de las unidades, lo que hacía difícil su tránsito en las estrechas calles centrales.²¹

Con el objeto de fortalecer la supervisión, regulación y fiscalización del transporte en la capital, en el año 1996, por medio de acuerdo del Consejo Municipal, se creó la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito -EMETRA- que sustituyó a la Dirección

²¹ CENTRO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS NACIONALES, -CIEN- "TRANSPORTE PÚBLICO URBANO", Temas Públicos, No. 11, Ciudad Guatemala, 2,000, Pág. 2

de Transporte de la Municipalidad. Ese año, existían 13 concesionarios de buses urbanos operando 1,417 unidades, en 81 rutas y 19 concesionarios de microbuses operando 799 unidades en 52 rutas. Del total de buses y microbuses registrados, 1,800 (el 50% aproximadamente), tenían de 15 años o más. Aunados a ello, habían 2,800 buses extra-urbanos registrados, que tenían a la ciudad de Guatemala como origen de la ruta (JICA:1996).

En el año 1997, por medio de un préstamo de US\$60 millones con el Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE-, la Municipalidad de Guatemala, obtuvo 750 buses preferenciales y 50 buses articulados. La Municipalidad paga la deuda con las amortizaciones de las letras que deberán cancelar mensualmente los concesionarios. Los concesionarios deben pagar una cuota mensual de alrededor de US\$700 por unidad para utilizarla.

Ese año la Municipalidad reestructuró las 155 rutas existentes, dejando 122 distribuidas en 21 sectores. Se pretendía ordenar las rutas por jerarquías como lo recomendaba el Plan Maestro del Transporte, en rutas troncales; interbarrios; alimentadoras; Ruta verde y Ruta sur, pero de hecho, las rutas tuvieron pocos cambios de las anteriores. Los sectores fueron adjudicados a catorce empresas y el mismo año las nuevas rutas entraron en vigencia".²² Paralelamente, se modificó el Reglamento de Transporte y se creó el Reglamento de Tránsito.

El proceso de concesión de las rutas se inició en 1998, con algunos cambios. Los concesionarios pagaron una fianza de cumplimiento de Q750,000.00 y se limitó la concesión a 8 años, (1998-2006) mientras que anteriormente tenía una duración ilimitada. A pesar que disminuyó el número de 32 concesionarios a 13, en la práctica se realizaron fusiones de todas las empresas que operaban anteriormente.

Ante la inminente finalización del subsidio otorgado a los empresarios y el planteamiento de un alza a la tarifa, en febrero del 2000, la municipalidad convoca a la integración de una Comisión Multisectorial con el objetivo de analizar la situación del sector y hacer propuestas para solucionar el problema. Mientras la Comisión Multisectorial trataba infructuosamente de obtener datos confiables sobre los ingresos del transporte colectivo, la Municipalidad accede a aumentar 25 centavos a la tarifa del servicio normal y liberar la tarifa del servicio preferencial. Ello provoca una serie de manifestaciones violentas de rechazo de parte de la población. En el mes de julio, tras nuevas amenazas de los empresarios de interrumpir el servicio, la Municipalidad interviene el transporte.

Como parte de las recomendaciones de la Comisión Multisectorial del Transporte, a partir de agosto del año 2000, empieza a funcionar la Empresa Municipal de Transporte, con los 800 autobuses comprados a través del préstamo al BCIE (explotados hasta ese momento por los transportistas) sobre los cuales la municipalidad tiene reserva de dominio. La EMT, funciona paralelamente con las empresas privadas.

²² CENTRO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS NACIONALES, -CIEN-, op. Cit., Págs. 2-3-4

C) MARCO JURÍDICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE: SUBSIDIOS Y REGULACIÓN

El transporte público en la ciudad de Guatemala está regido por la Municipalidad Metropolitana. La ley de transporte contenida en el Decreto 253 del Congreso de la República, deja los transportes urbanos sujetos a la jurisdicción municipal, con lo cual la municipalidad capitalina emitió el reglamento del transporte urbano por autobús, con fecha 18 de febrero de 1969.

El reglamento mencionado lo conforman 10 capítulos que norman el funcionamiento del transporte urbano por autobús. Fundamentalmente en su contenido se refiere a lo siguiente: Establecimiento de nuevas rutas, requisitos de los vehículos a utilizar, mecanismos de control el servicio, obligaciones de los concesionarios, de los usuarios, de los pilotos, de los inspectores; así mismo refiere las infracciones y sanciones.

En el contexto de la reestructuración de rutas y el otorgamiento de concesiones, se promulgó el Reglamento para la prestación del servicio público de transporte colectivo urbano del municipio de Guatemala, publicado en el Diario de Centro América, el 12 de febrero de 1998, el cual según el contrato de concesión, debe ser cumplido por los concesionarios, quienes deben cumplir también todas las obligaciones estipuladas en las bases de licitación (horario, frecuencias, rutas, tipo de bus, etc.).

Para otorgar los subsidios, se ha promulgado prolija legislación. La siguiente revisión de los decretos emitidos para otorgar el subsidio al transporte colectivo, permite visualizar que la política seguida para resolver el problema, ha sido atenuarlo, sin encarar una respuesta efectiva para su solución.

Decreto Legislativo 42-74

Por medio de este decreto legislativo, por primera vez el Estado, ante la amenaza de paro por parte de los transportistas, facultó al Organismo Legislativo, para que por el plazo de dos años, proporcione a las Empresas del Transporte Urbano que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala un subsidio en especie consistente en seiscientos mil (600,000) galones mensuales de Aceite Diesel.

Así mismo se exoneró por un plazo de dos años, a las empresas de autobuses de:

- a) Impuesto del Timbre en la Constitución de dichas Empresas o Sociedades; que tengan por objeto la prestación del servicio público de transporte de personas en la ciudad capital;
- b) Impuesto sobre la Importación de las unidades para el servicio, ya sea que se importen armadas o desarmadas, incluyendo chassises y repuestos;
- c) Impuesto del Timbre sobre la venta de boletos;
- d) Impuesto sobre placas de Circulación de autobuses empleados en la mencionada prestación;
- e) Impuesto sobre la renta; y

- f) Impuesto sobre el consumo de Aceite Diesel, utilizado por las unidades que presten el servicio hasta un máximo de trescientos mil galones mensuales que cause dicho servicio exceda de los seiscientos mil galones mensuales que comprende el subsidio a que se refiere el artículo 1º. de este decreto.

Aunado a lo anterior, el Consejo Municipal, presidido por el alcalde Leonel Ponciano rebajó el arbitrio sobre pasajes, de 7.5 al 5%.

Decreto Legislativo 72-76

Derivado de los problemas del transporte urbano, el Gobierno de turno se vio obligado a incluir en el Presupuesto General de la Nación, del año 1977, un subsidio a los personeros de las empresas de transporte urbano del área metropolitana, por la suma de tres millones ciento setenta y tres mil seiscientos quetzales, con las siguientes condiciones:

- a) Los personeros de las diferentes empresas de transporte urbano de la ciudad capital, para ser beneficiados con el subsidio, debían firmar un compromiso con la comisión establecida por el gobierno integrada por los Ministerios de Finanzas Públicas; Salud Pública y Asistencia Social; y el de Gobernación.
- b) El documento compromisorio establecía: Que en ningún caso podrá aumentarse el subsidio y se suspendería sí para el treinta de abril de mil novecientos setenta y siete, la totalidad de las unidades en servicio no han sido acondicionadas, para evitar la contaminación ambiental y en especial el humo negro.

Dicho decreto entra en vigencia a partir del uno de enero de mil novecientos setenta y siete.

Decreto Legislativo 56-77

Para el año 1977, la organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), decidió incrementar el precio del referido energético en un quince por ciento, en dos etapas: una primera etapa en un diez por ciento, a partir del uno de enero de 1977; y una segunda etapa en un cinco por ciento, a partir del uno julio del mismo año; por lo que la asignación fijada en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el ejercicio fiscal comprendido del año 1977, aprobado por el Decreto Legislativo 72-76, para financiar el subsidio en Especie a favor de las Empresas de Transporte Urbano de Pasajeros, a que se refiere el Decreto Legislativo 42-76 del Congreso de la República, resultaba insuficiente, por lo que se emite el Decreto Legislativo 56-77, que modifica la Norma XXXI del Presupuesto de Ingresos y Egresos, quedando de la siguiente manera: "El subsidio a las empresas de autobuses de urbanos por la cantidad de tres millones ciento setenta y tres mil seiscientos quetzales, en casos plenamente justificados podrá ser aumentada, con economías de otras partidas presupuestarias por el Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo en Consejo de Ministros, previas las comprobaciones respectivas que deberán aportar para el efecto las empresas interesadas." El referido Decreto entra en vigencia el 23 de noviembre de 1977.

Decreto Legislativo 27-78

Como consecuencia de las presiones inflacionarias, el alza al precio de los energéticos, que repercuten en forma desfavorable en los costos de prestación de servicios públicos como el transporte urbano en el área metropolitana, que son esenciales para el normal desarrollo de

las actividades del país; se creó un SUBSIDIO EN ESPECIE Y EXONERACIONES FISCALES, para las empresas de transporte urbano, con el fin de disminuir sustancialmente los costos de operación y con esto evitar el aumento al valor del pasaje urbano, de la siguiente manera:

- a) Se facultó al Organismo Ejecutivo, para que por el plazo de un año calendario, contado a partir del cinco de junio de mil novecientos setenta y ocho, proporcione un subsidio en especie de seiscientos mil (600,000) galones mensuales de aceite diesel a las empresas de transporte urbano en el área metropolitana.
- b) Dicho Subsidio en Especie sería destinado exclusivamente al consumo de las unidades de transporte de pasajeros, de las empresas de transporte urbano que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, para prestar el servicio en la ciudad capital.
- c) En caso de que el consumo mensual de combustible sea menor de la anterior cantidad, la diferencia debe reportarse como economía y no como disponibilidad para el mes siguiente.

Se exoneró por el plazo de seis meses calendario, contados a partir del 5 de junio de 1978, a las empresas de transporte urbano, del pago de los siguientes impuestos siguientes:

1. Impuesto sobre la importación de las unidades para el servicio, ya sea que importen armadas o desarmadas, incluyendo chasis y repuestos.
2. Impuesto del timbre sobre la venta de boletos.
3. Impuesto sobre placas de circulación de los autobuses empleados en la prestación de este servicio.
4. Impuesto sobre el consumo de aceite diesel que utilicen las unidades que presten el referido servicio, hasta un máximo de trescientos mil (300,000) galones mensuales, siempre que la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos compruebe fehacientemente, que el consumo mensual que cause dicho servicio excede de los seiscientos mil (600,000) galones mensuales que comprende el subsidio del Art. 1º.
5. El plazo señalado de seis meses, se prorrogará automáticamente por seis meses más, si el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio correspondiente, establece que han cumplido con las condiciones señaladas del artículo 4º. de esta ley. (Art. 4º. Documentación indispensable acompañar para hacer uso de las exoneraciones).

Dicho Decreto entra en vigencia el día 7 de junio de 1978.

Decreto Legislativo 65-78

Se deroga el Decreto 27-78 en lo que se oponga a esta ley. Como una medida de presión, el transporte urbano en el área metropolitana fue suspendido temporalmente, por lo que el Organismo legislativo a través del Decreto Legislativo 65-78, facultó al Organismo Ejecutivo para que por un plazo de cinco años, computados a partir del 12 de octubre de 1978, otorgará a las empresas de transporte urbano de la ciudad capital, incluyendo en el mismo a las Asociaciones y Cooperativas constituidas para prestar el servicio, un subsidio equivalente a tres centavos y medio de quetzal (Q.0.035), por cada pasaje vendido durante la jornada diurna, hasta un máximo de ochocientos mil pasajes diarios, según lo establecía el artículo uno del Decreto referido.

El Organismo Ejecutivo emitiría un reglamento, en un plazo no mayor de treinta (30) días, para hacer efectivo el subsidio en el transcurso de los diez (10) días siguientes a la finalización de cada mes calendario.

Para la obtención de los beneficios provenientes de esta ley, implicaría la supresión de todos los subsidios y exoneraciones fiscales otorgadas por cualquier concepto, contenidas en otras disposiciones legales (específicamente el Decreto Legislativo 27-78), a favor de empresas de transporte urbano de la capital, incluyendo las Asociaciones y Cooperativas que prestan el servicio.

Para que las Empresas, Asociaciones y Cooperativas del transporte urbano de la ciudad capital, pudieran obtener el subsidio a que se refiere esta ley, era requisito indispensable.

- a) Normalizar de inmediato el servicio del transporte urbano de pasajeros en la ciudad capital.
- b) Que el servicio se prestara mediante el pago inalterable de cinco centavos de quetzal (Q.0.05), en concepto de pasaje diurno y de diez centavos de quetzal (Q.0.10), de las veintiuna a las veinticuatro horas.
- c) Que los propietarios de las unidades del transporte urbano pagaran a sus trabajadores el salario mínimo establecido en el Acuerdo Gubernativo del 5 de septiembre de 1978.
- d) Las personas individuales y jurídicas que prestan los servicios a que se refiere este Decreto quedan obligados a poner en circulación las unidades que sean necesarias para completar el servicio y sustituir las que se encuentran en mal estado, en un plazo que no excederá de doce (12) meses a partir de la vigencia del presente decreto.
- e) Que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de esta capital, para prestar el servicio.
- f) Que la prestación del servicio del transporte urbano se efectúe ininterrumpidamente.

Decreto Legislativo 42-80

Se deroga el Decreto legislativo 65-78.

El Organismo Legislativo emitió el Decreto 42-80, por el cual se concede un subsidio a las empresas de transporte urbano de pasajeros en la ciudad capital, para permitir que dichas empresas puedan seguir prestando el servicio. Vigencia tres (3) meses.

Con la promulgación del Decreto Legislativo cuarenta y dos guión ochenta del Congreso de la República, se facultó al Organismo Ejecutivo para que por el plazo de tres (3) meses, las cuales serían computados a partir de la vigencia del Decreto referido, otorgará a las empresas del transporte urbano de autobuses y microbuses que presten el servicio en la ciudad capital, incluyendo a las Asociaciones y Cooperativas.

- a) Un subsidio en especie hasta un máximo de seiscientos mil (600,000) galones mensuales de aceites diesel, destinados exclusivamente al consumo de las unidades de transporte.
- b) Un subsidio adicional de un centavo de quetzal (Q.0.01) más dos tercios de centavo, calculado con seis decimales por cada pasaje vendido durante la jornada diurna, hasta un máximo de ochocientos mil (800,000) pasajes diarios.

- c) Exoneración del pago del Impuesto de Circulación de Vehículos, para las unidades que están prestando efectivamente el servicio de transporte para pasajeros.

Decreto Legislativo 56-80

En virtud de la vigencia limitada a tres meses del Decreto Legislativo 42-80, se hizo necesario la emisión de una prórroga, tomando en consideración que seguían imperando las condiciones económicas y materiales que hicieron necesaria la emisión de este Decreto Legislativo cuarenta y dos guión ochenta (42-80). Se prorrogó por veinte (20) meses más la vigencia del decreto 42-80 del Congreso de la República, computados a partir de la fecha en que finalizó (en vigor el 20 de noviembre de 1980).

Se concedió para todo el período de mil novecientos ochenta y uno (1981), la exoneración contenida en el inciso c) del artículo 1º. , del Decreto Legislativo 42-80, para las unidades de transporte urbano en el área metropolitana, que estén prestando efectivamente el servicio.

Decreto Ley 59-82

(en vigor el 19 de julio de 1982)

Gobierno de Facto General de Brigada José Efraín Ríos Montt.

Por medio del Decreto Ley cincuenta y nueve guión ochenta y dos (59-82), se prorrogó nuevamente la vigencia del mismo hasta el 31 de diciembre de 1982, en virtud que aún persistían las circunstancias que motivaron la emisión del referido decreto en cuanto al subsidio al transporte urbano en el área metropolitana.

Decreto Ley 110-82

(en vigor el 16 de diciembre de 1982)

Gobierno de Facto General de Brigada José Efraín Ríos Montt

Por medio de este decreto se derogó el decreto 42-80 del Congreso de la República y los siguientes decretos que concedían subsidio a las empresas de transporte urbano de pasajeros en el área metropolitana. En esta fecha se autorizó por primera vez un incremento a la tarifa del transporte, en un 100%.

Decreto Ley 99-85

(En vigor el 20 de septiembre de 1985).

General de División Oscar Humberto Mejía Victores.

Se hace necesario evitar que el aumento en el precio de los energéticos y demás productos de las unidades de transporte urbano, se traslade a los usuarios por lo que se hizo conveniente, que el Estado otorgará un subsidio a las empresas del transporte urbano, que prestan el servicio en la ciudad capital, en la forma siguiente:

Se concedió un subsidio al Sector del Transporte Público Urbano de cinco centavos de quetzal (Q.0.05), por cada boleto vendido, hasta un máximo de novecientos mil (900,000) boletos diarios en autobuses autorizados para prestar el servicio, en la ciudad de Guatemala.

Se concedió un subsidio al sector de transporte público urbano de cinco centavos de quetzal (Q.0.05), por cada boleto vendido, hasta un máximo de quinientos sesenta mil (560,000) boletos diarios en microbuses.

Decreto Legislativo 9-88

Se deroga el Decreto Ley 99-85 y para mantener la tarifa del transporte colectivo se promulga este decreto Legislativo, concediendo un subsidio al sector del transporte público urbano en el área metropolitana, por autobús de cinco centavos de quetzal (Q.0.05) por cada boleto vendido, hasta un máximo de un millón cien mil (1,100,000) boletos diarios en autobuses, aplicado a mil cien (1,100) unidades de transporte que se encontraban en servicio y, hasta un máximo de doscientos mil (200,000) boletos diarios adicionales, aplicado a los autobuses nuevos que las empresas de transporte pongan en servicio en la ciudad de Guatemala y que estén debidamente autorizadas. La cifra adicional será sobre la base de mil (1,000) boletos diarios por cada autobús nuevo que entre en servicio.

Se concedió un subsidio al sector del transporte público urbano por microbús de cinco centavos de quetzal (Q.0.05) por cada boleto vendido, hasta un máximo de seiscientos cuarenta mil (640,000) boletos diarios en microbuses, aplicado a ochocientas (800) unidades del transporte que se encontraban en servicio y, hasta un máximo de ochenta mil (80,000) boletos diarios adicionales, aplicado a microbuses nuevos que las empresas del transporte pongan en servicio en la ciudad de Guatemala.

Decreto Legislativo 81-89

Con la promulgación de este decreto legislativo del Congreso de la República, se facultó al Organismo Ejecutivo para conceder un subsidio temporal al sector del transporte público urbano por autobuses y microbuses, que prestaban sus servicios en la ciudad capital, como en algunas cabeceras departamentales:

- a) En la ciudad capital seis millones por cada período mensual vencido y su monto semestral no podrá exceder de treinta y seis millones de quetzales.
- b) En las cabeceras municipales por cada período mensual vencido, las cantidades siguientes:

1. Municipalidad de Puerto Barrios	Q. 13,200.00
2. Municipalidad de Escuintla	Q. 71,730.00
3. Municipalidad de Mazatenango	Q. 28,050.00
4. Municipalidad de Quetzaltenango	Q.115,500.00
5. Municipalidad de San Marcos	Q. 50,790.00

Decreto Legislativo 8-90

Con el preámbulo, que derivado que afecta directamente a los núcleos poblacionales más pobres del país y fundamentalmente a los estudiantes, lo cual va en detrimento a las facilidades de educación y de formación que garantiza la Constitución Política de la República de Guatemala, se emitió el Decreto Legislativo nueve guión noventa (8-90), en el cual se facultó al Organismo Ejecutivo para que por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, concediera un subsidio adicional, y temporal al sector de transporte público urbano

por autobuses y microbuses, que prestan el servicio en la ciudad de Guatemala, hasta por la cantidad de dos millones doscientos cincuenta mil quetzales (Q.2,250,000.00).

El subsidio fue otorgado a los estudiantes de los establecimientos públicos de enseñanza media, por medio de cupones utilizables únicamente durante los días de actividad escolar, a quienes se cobrará por las empresas que presten el servicio de transporte público urbano por autobuses y microbuses, la cantidad del cincuenta por ciento (50%) del valor del pasaje autorizado.

Decreto Legislativo 33-90

Considerando que se omitió incluir dentro del subsidio a los estudiantes de establecimientos públicos de enseñanza primaria, comprendidos de las edades de once y doce años de edad, se emitió este decreto. Se reformo el artículo 2º., del Decreto Legislativo 8-90 "El beneficio a que se refiere este artículo será igualmente aplicable a los estudiantes de establecimientos públicos de enseñanza primaria, que estén comprendidos en las edades de once y doce años".

Decreto Legislativo 46-90

Con la emisión del Decreto Legislativo ochenta y uno guión ochenta y nueve (81-89) del Congreso de la República, se facultó al Organismo Ejecutivo para que por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, concediera un subsidio temporal, por seis (6) meses, al sector de transporte público urbano por autobuses y microbuses, que prestan el servicio tanto en la ciudad de Guatemala, como en las Cabeceras departamentales que ya estaban recibiendo dicho beneficio del subsidio por haber iniciado su vigencia el referido Decreto el dieciséis (16) de diciembre de mil novecientos ochenta y nueve (1989), el cual dejó de proporcionarse el día quince (15) de junio de mil novecientos noventa (1990).

El subsidio se concedió exclusivamente por el período de un año, que se inicia a partir del 16 de junio de 1990) al 15 de junio de 1991.

Se determinó y administró de la siguiente manera:

En el caso del servicio público de transporte que se presta en la ciudad capital de Guatemala, para su administración la cantidad de seis millones de quetzales (Q.6,000,000.00), por cada período mensual vencido y su monto anual no podría exceder de setenta y dos millones de quetzales (72,000,000.00).

En el caso del servicio público de transporte que se presta en las cabeceras departamentales que se mencionan en el presente Decreto Legislativo, se entregará a las Municipalidades, y éstas a los propietarios de las unidades del servicio de transporte urbano por autobuses y microbuses, por cada período mensual vencido en las cantidades siguientes:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| a) Municipalidad de Puerto Barrios | Q. 13,200.00. |
| b) Municipalidad de Escuintla, | Q. 71,730.00. |
| c) Municipalidad de Mazatenango, | Q.28,050.00. |
| d) Municipalidad de Quetzaltenango, | Q.115,500.00. |
| e) Municipalidad de San Marcos, | Q. 50,790.00. |

Decreto Legislativo 59-91

Prorroga por ocho meses la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas en el Decreto 46-90 del Congreso de la República. El subsidio deberá cubrirse a partir en que finalice la aplicación del período a que se refiere el Decreto 46-90. (15 de junio de 1991).

Decreto Legislativo 5-92

Con la emisión de este decreto se prorrogó por un año, la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas en los Decretos 46-90 y 51-91 del Congreso de la República, en lo correspondiente al transporte urbano departamental. Además se prorrogó por seis meses, la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas en los Decretos 46-90 y 51-91 del Congreso de la República, en lo correspondiente al transporte urbano de la ciudad capital.

Decreto Legislativo 45-92

Prorrogó hasta el 15 de diciembre de 1992, la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas y aplicables a los Decretos 46-90 y 51-91, del Congreso de la República, en lo referente al transporte público urbano de la ciudad capital.

Decreto Legislativo 25-96

Autorizó al Ministerio de Finanzas Públicas, para que otorgará un subsidio al transporte urbano que opera en la ciudad capital y en las cabeceras departamentales de la república, utilizando los recursos de sobrecargo de los derivados del petróleo.

Dicho subsidio se otorgó exclusivamente al transporte urbano en la ciudad capital, que opere con las tarifas siguientes: sesenta y cinco centavos de quetzal (Q.0.65) para el servicio normal; y noventa centavos de quetzal (Q.0.90) para el servicio preferencial.

Decreto Legislativo 106-96

Cuando la municipalidad de Ciudad de Guatemala, creó la Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito –EMETRA-, el Organismo Legislativo aprobó las medidas legales que garantizaran la capacidad económica para implementar las nuevas funciones de la referida Empresa. Se autoriza al Organismo Ejecutivo que otorgue un fideicomiso de transporte a partir del año 1997 y durante cinco años consecutivos.

El fin del fideicomiso era fomentar la prestación del servicio de transporte urbano en la ciudad capital y sus áreas de influencia urbana, estableciendo y aplicando mecanismos de apoyo económico a los usuarios del transporte urbano que se presta a particulares; actividades de compra y venta de unidades de transporte y repuestos de las mismas; otorgamiento de financiamiento en la venta a personas individuales o jurídicas que se dediquen a la prestación del servicio del transporte colectivo; construcción de vías urbanas específicas y exclusivas para la circulación del transporte urbano, tales como: paradas, terminales; y demás obras relacionadas con el servicio de transporte urbano.

El aporte anual de hasta cuarenta y ocho millones de quetzales (Q.48,000,000.00). Los fondos referidos debieron ser administrados a través del fideicomiso de transporte (FIDEMUNI) que habría de constituirse para el efecto, de conformidad con las disposiciones de esta ley y las contenidas el Código de Comercio.

El aporte provendrá de la fijación de recargos a los derivados del petróleo que se establecen a partir del uno (1) de enero de mil novecientos noventa y siete (1997), en los valores siguientes:

- a) Bunker, cinco centavos de quetzal (Q.0.05).
- b) Diesel, cinco centavos de quetzal (Q.0.05).
- c) Gasolina Superior, veinte centavos de quetzal (Q.0.20).
- d) Gasolina Regular, quince centavos de quetzal (Q.0.15).

Los fondos referidos deberán ser administrados a través del fideicomiso de transporte. Integrados de la siguiente manera:

El patrimonio del fideicomiso lo constituirá el monto que la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, aporte para su constitución y los aportes que reciba del Ministerio de Finanzas Públicas.

- a) Los Fideicomitentes: La Municipalidad de la Ciudad Capital de Guatemala; y El Ministerio de Finanzas Públicas.
- b) El Fiduciario: El Banco Crédito Hipotecario Nacional de Guatemala.
- c) Los Fideicomisarios o los Beneficiarios: Los usuarios del transporte urbano de la ciudad capital y sus áreas de influencia; así como los Empresarios de Transporte Urbano.

Decreto Legislativo 10-97

Con la emisión del Decreto Legislativo 10-97, se reformaron las disposiciones contenidas el Decreto Legislativo 106-96, en virtud de que debe precisarse que el Estado de Guatemala, será fideicomisario por ser el que realiza los aportes financieros para implementar solución al transporte urbano.

Se reformo el artículo 3°. del precitado decreto, la Municipalidad de Guatemala deberá realizar las acciones necesarias para constitución del fideicomiso sea antes del 28 de febrero de 1997 y el Ministerio de Finanzas Públicas realizará los aportes a partir de marzo de 1997.

- a) Los Fideicomitentes: La Municipalidad de la Ciudad Capital de Guatemala; y el Ministerio de Finanzas Públicas.
- b) El Fiduciario: El Banco Crédito Hipotecario Nacional de Guatemala o cualquier Banco Estatal.
- c) Los Fideicomisarios: El Estado de Guatemala, con el entendido de que los beneficiarios y utilidades que genere el fondo fideicometido, deberá reinvertirse necesariamente en este fideicomiso a efecto de que se incremente su patrimonio.

Decreto Legislativo 75-98

El Congreso de la República aprobó los Decretos números 106-96 y 10-97, habiéndose declarado de intereses público el fomento al transporte urbano de la ciudad capital y sus áreas de influencia, creando para el efecto un fideicomiso de transporte.

Se autorizo al Organismo Ejecutivo para que, por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, otorgará al fideicomiso de transporte creado por el Decreto 106-96 del Congreso de la República, la cantidad de Q.60,000.000.00, mediante doce desembolsos mensuales, iguales y consecutivos de Q.5,000.000.00 cada uno. La fuente de financiamiento provendrá de los Ingresos corrientes del Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado, para el ejercicio fiscal 1999, asignándole partida presupuestaria específica cuando se abra el mismo.

Estos fondos son independientes de los establecidos en el artículo 2º. del Decreto Legislativo 106-96 y se destinarán únicamente para los fines establecidos en el presente decreto.

Fines del Fideicomiso.

- a) Habilitar terminales y vías periféricas de acceso del servicio simultáneo de transporte extraurbano y urbano;
- b) Ejecutar programas de seguridad para los vecinos y los usuarios del sistema de transporte urbano de la ciudad capital y sus áreas de influencia; y
- c) Implementar mecanismos de apoyo financiero a los usuarios y concesionarios del servicio público de transporte colectivo urbano y extraurbano, hasta la habilitación y operación de las terminales de servicio extraurbano-urbano.

Cuadro No.2
TARIFA Y SUBSIDIOS TRANSPORTE COLECTIVO (1927-2001)

Años	Tarifa cobrada (servicio convencional)	Subsidio otorgado	Incremento a la tarifa
1927-1974	Q. 0.05	Ninguno	
1974-1977	Q. 0.05	600 mil galones gasolina/mes. Rebaja de arbitrios e impuestos.	
1978-1982	Q. 0.05	Q0.035/boleto vendido.	100%
1982-1985	Q. 0.10	Ninguno	100%
1986-1989	Q. 0.15	Q.0.05 por boleto vendido	150%
1989-1990	Q. 0.20	6 millones de Q./mensuales	200%
1991	Q. 0.40	6 millones de Q./mensuales, más subsidio a estudiantes.	400%
1992-1996	Q. 0.65	6 millones de Q./mensuales, más subsidio a estudiantes	650%
1997-2001	Q. 0.75		750%

Fuente: Elaboración propia.

El último subsidio otorgado a los transportistas, fue posterior a la crisis del transporte en el mes de abril del 2000, cuando el presidente Alfonso Portillo otorgó un subsidio a los empresarios de 26 millones de quetzales para el año 2001.

D) SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

1) Infraestructura vial y Congestión vial

La situación actual del transporte colectivo en el Área Metropolitana de Guatemala es resultado de un proceso histórico de falta de regulación municipal en el sistema y de la operación de empresas poco organizadas tanto administrativa como empresarialmente. Aunado a ello, existen problemas conexos que afectan el sistema de transporte: congestión vial, contaminación ambiental, falta de infraestructura vial,

El crecimiento poblacional sumado al crecimiento del parque vehicular, ha producido un continuo incremento en los volúmenes de tráfico. A lo anterior se agrega que la infraestructura vial está diseñada para el uso de vehículos particulares en calles poco anchas. Con ello se han generado elevados niveles de congestionamiento de tránsito, desperdicio de combustible, aumento de accidentes viales, mayor contaminación ambiental, deterioro del pavimento, provocando consecuencias negativas en la economía y en la degradación de la calidad de vida de la población.

Actualmente el sistema de transporte urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, presenta, las siguientes características:

1) Una flota vehicular en mal estado, que comprende autobuses convencionales privados, autobuses preferenciales tanto privados como municipales y microbuses, los cuales compiten entre sí y cubren similares rutas. Se calcula que actualmente circulan en la ciudad de Guatemala aproximadamente 900 mil vehículos, de los cuales 3,200 son autobuses del servicio de transporte colectivo, que apenas representa el 0.36%. Entre ellos existen alrededor de 1,640 unidades convencionales, modelo 1978–1989 (el 51%), 700 autobuses preferenciales, modelo 1990- 1998; y 800 unidades nuevas, adquiridas en 1998. Es decir que más del 50% de la flota total de autobuses tiene más de 10 años, lo que significa que su vida útil ha terminado, por lo que no sorprende que la mayoría de unidades se encuentren en mal estado y provoquen problemas en el tránsito y contaminación del aire.

2) Red vial deficiente y falta de infraestructura para el transporte urbano

Existen muchas calles y avenidas que fueron diseñadas para una ciudad cuyo parque vehicular era mínimo a inicios del siglo XX, y que en la actualidad debido a su estrechez provoca embotellamientos y contaminación ambiental.

La infraestructura para el transporte colectivo urbano es casi inexistente. Tanto las señales de tránsito como las señales al usuario son insuficientes y deficientes; no hay señales que orienten al usuario sobre el itinerario de las rutas. El 95% de las paradas carecen de alguna infraestructura que dé resguardo a los usuarios.

La falta de terminales urbanas ha sido constante desde que se inició el sistema de transporte colectivo. Actualmente el 79% de las terminales urbanas se ubican en áreas residenciales, provocando problemas al vecindario, ya que son utilizadas las calles. Los predios de resguardo existentes no tienen la capacidad necesaria para albergar a la flota de buses; un 23 % de éstos son aparcados en las calles de la ciudad, cuando están fuera de servicio.

A pesar de la construcción de vías exclusivas para los buses en algunas arterias principales de la ciudad, éstas no han sido habilitadas para tal uso. El diseño de las rutas hace coincidir en el casco central casi todas las rutas de transporte, ocasionando pérdidas de hasta un 15% del tiempo de servicio.

3) Congestionamiento vial y contaminación ambiental:

El sistema del transporte urbano de la ciudad de Guatemala hace alrededor de 1.8 millones de viajes diarios. La duración del recorrido varía entre una y tres horas y la frecuencia con que se ofrece el servicio varía según la ruta. La mayoría de rutas tiene una frecuencia de diez minutos durante la jornada diurna, pero no se establece la frecuencia de acuerdo con la demanda del servicio.

El número de vehículos en el territorio nacional es de 1,018,320, de los cuales 638,400 (62.6%), están inscritos en el departamento de Guatemala. Según datos de la municipalidad de Guatemala, en el Área Metropolitana circulan a diario un promedio de 900 mil vehículos, entre los que se cuentan los particulares, comerciales, de carga, taxis y buses colectivos. Se calcula que el crecimiento vehicular se incrementa en un 15% anualmente. De los automóviles, aproximadamente el 78% son rodados usados y el 22% son carros nuevos importados.

Los niveles de partículas en suspensión, especialmente provenientes del diesel de los vehículos de transporte colectivo y los taxis, continúan siendo el problema más serio de contaminación del aire en el Área Metropolitana. La Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito –EMETRA-, ha definido que la calle Martí, las calzadas José Milla y Vidaurre, San Juan, Roosevelt y Aguilar Batres, las avenidas Bolívar y Petapa y el Boulevard Liberación, registran el tráfico de vehículos más alto de la capital. Ocasionalmente con esto índices altos de contaminación. Según estudios realizados por la Dirección General de Investigación y la Facultad de Farmacia de la Universidad de San Carlos, en la Calzada San Juan se quintuplican los límites de contaminación ambiental establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS), en tanto que la Aguilar Batres y la Avenida Petapa cuadruplican el mismo índice.

De acuerdo con la OMS, el promedio de contaminación es de 75 microgramos por metro cúbico de Partículas Totales en Suspensión (PTS) por año, pero en las calzadas San Juan, Aguilar Batres y avenida Petapa, tienen 400, 290 y 307 microgramos por metro cúbico respectivamente. Los automotores del transporte público contaminan el medio ambiente por el exceso de humo negro que expulsan; estos vehículos son fuente de contaminación, la cual el usuario tiene que soportar, pues los empresarios del transporte no se preocupan porque las unidades estén en buenas condiciones.

5) Desorden vial

Exceso de velocidad y abundancia de maniobras peligrosas en la conducción; reincorporación intempestiva al flujo vehicular al salir de las paradas; detención incorrecta en las paradas con lo que obstaculizan la circulación normal; largos períodos de detención en las paradas y detenerse en puntos no autorizados; falta de respeto a la señalización vial (pasar con luz roja los semáforos, no dar prioridad de paso a los peatones que están en las zonas de seguridad, cambiar los recorridos autorizados, virajes prohibidos, etc.), son algunas de las muchas manifestaciones que predominan en la conducción de los buses colectivos.

Además todas las rutas hacen exceso de paradas, lo que contribuye a que el tráfico se interrumpa constantemente, provocando congestión. Las rutas efectúan giros a la izquierda, sin semáforo. En el casco central se generan muchos giros a 90 grados lo que obliga a los conductores a reducir la velocidad, produciéndose pérdidas de tiempo, desaprovechando la sincronización del sistema de semáforos. Adicionalmente hay desorganización en el sistema de paradas realizadas por las rutas y distancias muy cortas entre cada una de ellas.

Las estadísticas registran que de cada diez accidentes de tránsito en la ciudad de Guatemala, en ocho están involucradas unidades del transporte colectivo y taxis²³, por exceso de velocidad, pelear pasaje, no respetar los semáforos y parar en cualquier lugar.

2) Agentes que intervienen en el sistema de transporte colectivo:

Empresas privadas de transporte

Desde que inicio el transporte colectivo urbano en la ciudad de Guatemala por medio de autobuses, han surgido empresarios individuales, muchas veces administrando un solo bus. Por ello, en realidad no puede hablarse estrictamente de “empresarios del transporte”, sino de propietarios de buses que insertan su vehículo dentro del sistema de transporte colectivo y que funcionan obviando aspectos importantes de la gestión y organización empresarial. El número de propietarios ha ido en aumento. Así, en la década de los años veinte, el número de propietarios no sobrepasaba los cinco. En el año 1978, operaban 672²⁴. Para el año 2000, existían 1,032 propietarios, como se ve en el cuadro No.4.

Con la concesión se otorga al concesionario el derecho exclusivo de prestar el servicio en las rutas del respectivo sector. Antes de 1998, la concesión se realizaba mediante un procedimiento en que la persona o empresa interesadas en una ruta, presentaba la respectiva solicitud en la municipalidad. Aprobada la solicitud, se otorgaba la concesión por plazo ilimitado. Con este método prácticamente se otorgaba a los adjudicatarios un monopolio sin límite de tiempo. A partir de 1998, EMETRA inicia un proceso de concesión del servicio, con el cual los 32 consorcios que prestaban el servicio, se fusionaron y formaron 13 nuevos concesionarios. Algunos propietarios se quedaron fuera de este esquema, al no poder aportar

²³ Siglo Veintiuno, EN MANOS DE PILOTOS IRRESPONSABLES, 14 de febrero del 2000. página 2.

²⁴ Citado en: ESTUDIO PARA LA CREACION DE LA EMPRESA UNICA DE TRANSPORTE URBANO PARA LA CIUDAD DE GUATEMALA Y SU AREA DE INFLUENCIA. Comisión Específica designada por la Rectoría. (1978)

el monto proporcional necesario para la fianza de cumplimiento, que era de Q750,000.00 por entidad concesionaria.

Actualmente, los empresarios están aglutinados en asociaciones, cooperativas de transporte, consorcios y sociedades anónimas, y tienen la concesión para servir en 21 sectores de rutas del Área Metropolitana. Estas agrupaciones están integradas por todos los propietarios de autobuses. Actualmente existen 14 concesionarios. Estas entidades representan los intereses de sus agremiados ante EMETRA. El socio está obligado a pagar los gastos administrativos de la entidad concesionaria en proporción al número de unidades en servicio. Por lo demás, el propietario del autobús se maneja en forma completamente independiente o sea que paga los salarios a sus trabajadores, realiza los gastos de combustibles, repuestos, reparaciones, etc. lo cual muchas veces se traduce en una deficiente organización y un pauperismo administrativo, ante la falta de personal técnico calificado.

La entidad concesionaria es la intermediaria entre los propietarios de buses y la Municipalidad. Estas agrupaciones tienen una organización jurídica inadecuada; en realidad son agrupaciones únicamente de defensa gremial, pues no buscan fortalecer y apoyar técnica y administrativamente a los agremiados. El personal que mantienen es mínimo, y de acuerdo a los resultados del trabajo de campo, con la cuota de los socios debe pagarse además el alquiler y los servicios del local en donde funciona el consorcio. En palabras de un entrevistado: *Aquí ya no hay secretarias, el contador es de medio tiempo, y entonces cada uno de los autobuses paga una cuota diaria, y con ese dinero nosotros tenemos que pagar el predio, tenemos que pagar los pocos empleados que tenemos, el agua, la luz, y teléfono.*²⁵

Cuadro No.3
TIPO DE ORGANIZACIÓN DE LOS CONCESIONARIOS

Concesionario	Asociación	Sociedad Anónima	Consorcio	Cooperativa R.L.	Compañía Limitada
Aguila					
Bolívar					
Ciudad Real					
Coobusgua					
E.G.A.					
Eureka					
La Florida					
La Fe					
Microtax					
La Morena					
La Unión					
Velotax					
Metrobus					
TOTAL	1	2	3	6	1

Fuente: Empresa de Transporte Municipal, Emetra junio del 2000

²⁵ Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Entrevista a FIGUEROA, Víctor Hugo, Representante del CONSORCIO RAMIX, hecha por Adelaida Herrera (Investigadora).

Los datos del cuadro No 4, muestran el promedio de buses en propiedad de los empresarios. Sin embargo, debe tomarse en cuenta que ante la falta de información real, ese dato es sólo una aproximación. Lo que resulta significativo es que existe heterogeneidad en los propietarios, existiendo propietarios que pueden concentrar una gran cantidad de buses y otros que únicamente cuentan con una unidad.

En la estructura actual de propietarios, existen los que solamente tienen uno o dos buses. Esto hace que se tenga una gestión del servicio débil. Cada uno administra su propio autobús y muchas veces debe encargarse de las compras y reparaciones del mismo. Muchas veces el propietario es el piloto, él cambia fricciones, es el mecánico, él lava su autobús, él va a comprar sus repuestos y los arma²⁶. Lo cual a la vez que puede ser una muestra de eficiencia y de buena administración de los recursos, también puede dar lugar a que las labores no se hagan con la profesionalidad necesaria.

Según los transportistas, cada unidad debe producir diariamente Q.150.00 para el sueldo de los pilotos Q. 260.00 para combustible Q.300.00 para mecánicos y repuestos, Q.50.00 para gastos administrativos, similar cantidad para imprevistos y Q. 200.00 en concepto de cuota mensual por adquisición del automotor. Lo anterior suma Q. 1,010.00 diarios en gastos de mantenimiento, lo que representa para el propietario Q500.00 diarios, si prescinde del piloto y mecánico. Según los datos aportados por el CIEN en términos porcentuales, los sueldos consumen 16.26%, los combustibles, mecánicos y repuestos el 27%, los gastos administrativos e imprevistos el 4% y los costos financieros, por depreciación alcanzan el 23%.

Cuadro No. 4
ESTRUCTURA DE PROPIETARIOS POR ENTIDAD CONCESIONARIA

Empresa	Numero de Propietarios	Sectores que cubren	Número de buses	Buses Promedio por propietario	Lleva Contabilidad Propia
Coobusgua	35	1,3	186	5	Sí
Bolívar	200	2,8,21	389	2	Proyecto
Velotax	120	4,6	228	2	No
La Fe	60	5,20	448	8	Proyecto
La Unión	70	7,10	224	3	Sí
E.G.A.	47	9,14,19	618	13	No
Microtax	93	11,15	136	1	Proyecto
Ciudad Real	52	12,13	309	6	Proyecto
Aguila	107	14	Sin dato	--	Sí
Morena	63	16	225	4	Sí
Metrobus	18	15	45	3	No
Eureka	64	17	164	3	Sí
La Florida	110	18	243	2	Proyecto
Total	1,039	21	3,515		

Fuente: Elaboración propia.

²⁶ Ibíd.

Otro eslabón de la deficiente gestión empresarial es el conductor del bus. Se reconoce por parte de los empresarios del transporte y de EMETRA, que el sistema de pago del salario de los pilotos, incluye un porcentaje de los pasajes vendidos al día. Es decir que, el propietario del bus le exige al piloto una cantidad fija de boletos vendidos, de aproximadamente Q500 y el excedente (aproximadamente el 20%) es para completar el escaso salario sin prestaciones (alrededor de Q800 mensuales) que tiene el piloto. Ello implica una serie de acciones del piloto para obtener más ingresos, como el exceso de velocidad para hacer más viajes, atestar las unidades en horas pico, exceso de tiempo en la espera que se llenen los buses, cambios en el recorrido de rutas, contiendas por el pasaje entre buses y falta de control y fiscalización de los ingresos reales de los autobuses. Por otra parte, los pilotos trabajan hasta 16 horas diarias, en una labor que requiere de toda su atención y pericia técnica, en una actividad extenuante, devengando un salario que no cubre sus necesidades de seguridad social.

La visión del problema del transporte colectivo por parte del empresario se basa principalmente en lograr una tarifa real, que cubra los costos del servicio y provea al propietario de los autobuses las ganancias de una actividad comercial como cualquier otra: *Nosotros creemos que lo principal es tener la tarifa real, si nosotros tenemos una tarifa real, cualquier empresa, cualquier usuario, cualquier persona, hasta la más ínfima persona de los usuarios nos podría a nosotros exigir (...) un servicio eficiente, cualquier usuario nos lo podría exigir y nosotros deberíamos de estar en la obligación moral, no solo legal sino moral de prestarle un mejor servicio porque él paga para que lo atiendan bien y todos los servicio se pagan y creo que sería una de las soluciones básicas, se da la tarifa real y el usuario que exija, a través de un ente que tenga la solvencia moral y legal de exigirnos a nosotros una prestación de servicio*²⁷. Según algunos estudios la actividad empresarial del transporte es rentable ya que registra una alta rentabilidad de la inversión; un mercado seguro que crece en forma progresiva; que sus ventas son estrictamente al contado; la recuperación del capital a corto plazo; un riesgo mínimo en la inversión, etc. (IIES, 1968). Sin embargo, debe tomarse en cuenta que tiene costos de operación, que se vinculan directamente con la depreciación de la moneda nacional, al ser insumos y productos importados, tales como el combustible, los repuestos y los propios vehículos.

El ente regulador: Municipalidad de Guatemala

Las atribuciones de la Municipalidad respecto al transporte colectivo, se centran en planificar, diseñar, controlar, supervisar, fiscalizar e incentivar la participación del sector privado, en la prestación de los servicios de transporte colectivo, dentro del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana. (Acuerdo de la Corporación Municipal, publicado en el Diario de Centro América el 3 de junio de 1997).

La creación de EMETRA en el año 1996, se orientaba hacia tales atribuciones. La Junta Directiva se integra por el Alcalde Municipal; el Concejal Primero; y tres Directores Titulares nombrados por el Consejo Municipal. Dentro de las primeras acciones en cuanto al transporte colectivo se redujeron las entidades concesionarias y se emitieron una serie de reglamentos: de transporte colectivo urbano, un reglamento de taxis rotativos, de taxis

²⁷ Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Entrevista a Gomes, Luis, Representante del consorcio METROBUS, hecha por Adelaida Herrera (Investigadora).

estacionarios, de ruleteros y de transporte escolar. Sin embargo, la falta de recursos humanos dificulta regular el cumplimiento de tales reglamentos ya que se considera que existen alrededor de 15 mil unidades de tipo colectivo.

También se construyeron pasos a desnivel, se definieron cambios de vías y se definieron algunas vías exclusivas. No obstante, lo anterior aunque se logró alguna mejora en el ordenamiento vial en los lugares aledaños, no tuvo repercusiones en una mejora en las condiciones de tránsito y de transporte colectivo, ya que no se enmarcaron en un plan integral de viabilidad y transporte.

Ante las recurrentes crisis del transporte se ha recurrido desde la década de los años setenta a intervención del servicio y a la integración de Comisiones Multisectoriales, para que se hagan propuestas integrales al problema del transporte colectivo. La primera intervención del transporte se practicó durante la gestión edil de Ramiro Ponce Monroy en 1969. En 1974, siendo alcalde Manuel Colom Argueta, se vuelve a intervenir el transporte colectivo al ser incrementada la tarifa de transporte. La última intervención del transporte se produjo en el año 2000.

En las comisiones multisectoriales formadas se han visto involucrados varios sectores: sector organismo Legislativo, sector Organismo Ejecutivo, Municipalidad, Público, Académico, Sindical, Estudiantil, Usuario, prensa, y empresarios del transporte. Cada sector tiene su visión sobre como debe enfocarse la problemática, ya que cada uno de ellos juega papel distinto dentro de la sociedad y los intereses económicos y políticos los manifiesta en distintos niveles, pero no logran conjuntar las decisiones para la resolución del problema. Debe tomarse en cuenta que para hacer propuestas de solución, es necesario sustentarlas en estudios, y que dichas comisiones solamente pueden dar algunos lineamientos generales que muchas veces no son tomados en cuenta en las decisiones finales. Incluso cuando han existido propuestas serias y técnicamente fundamentadas²⁸.

La creación de la Empresa Municipal del Transporte, se basó en una de las propuestas de la Comisión Multisectorial del Transporte formada en el año 2000. Esta empresa fue creada para contrarrestar la importancia y participación a los empresarios de transporte. Actualmente funciona con 325 buses adquiridos la Municipalidad a través de un préstamo al BCIE, en 1998. Dentro de la estructura de los concesionarios la EMT cuenta con el 9% del parque vehicular total.

Al impulsarse la empresa municipal, dentro de los planteamientos hechos por la Comisión Multisectorial²⁹, se trataba de promover la participación de la sociedad civil en la definición y condiciones de funcionamiento del transporte colectivo. Por medio de la participación con voz y voto dentro de la Junta Directiva de la Empresa municipal de distintos sectores, se tendría poder de decisión en la gestión de la empresa municipal, tanto en la planificación del sistema de transporte como en políticas de tarifa en beneficio de los usuarios.

²⁸ Entre éstas el “Estudio para la creación de la Empresa Única de Transporte Urbano para la ciudad de Guatemala y su Área de Influencia” (1978) y “La problemática del transporte urbano: dos estudios de la Comisión Multisectorial del transporte urbano colectivo en el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala” (1998).

²⁹ Propuesta del Centro de Estudios Urbanos y Regionales –CEUR-, julio 2000.

Se planteo además que la Empresa Municipal sirviera como modelo de un servicio eficiente, moderno y con tarifa accesible a la población, estimulando la competitividad con el servicio prestado por los empresarios privados. Ello se lograría con una mayor eficiencia en la administración y gestión. Se podría contar con datos confiables sobre costos e ingresos, horas pico, frecuencias, tiempos de recorrido, los cuales podían ser un punto de partida para procesos de planificación y ordenamiento vial.

Sin embargo la puesta en funcionamiento de la empresa Municipal, ha tenido algunos problemas, tales como la reparación de casi la totalidad de la flota con que se inicia la empresa, la resistencia de los pilotos a cambiar el sistema de pago y reportar los ingresos reales, el poco peso de los representantes de la sociedad civil de la Junta Directiva de la Empresa. Otro elemento que ha incidido en que la empresa municipal de transporte, no cumpla con las expectativas de su creación es que opera con desventaja respecto a las empresas privadas y se ha insertado en el esquema de operación de las rutas definidas anteriormente.

El usuario: entre un pésimo servicio y la necesidad de transporte

El transporte colectivo es esencial para el desarrollo de las actividades económicas de una ciudad. La población requiere de un servicio de transporte eficiente para desplazarse a sus distintas actividades. Sin embargo, en el sistema de transporte colectivo de la ciudad de Guatemala, el usuario no ha sido tomado en cuenta. Los empresarios únicamente lo consideran como un medio de obtener mayores ganancias en la constante utilización de los vehículos para su movilización. La municipalidad, al ceder siempre a las demandas de los empresarios, ha dejado de lado los intereses de los usuarios. La población como componente principal ha venido sufriendo en cada crisis las irregularidades en el servicio, la paralización del servicio, la irresponsabilidad de los pilotos, la delincuencia existente, con la consiguiente ola de asaltos, conducirse en vehículos atestados, poniendo en riesgo la vida.

Las líneas de autobuses no han sido resultado de estudio planificado sobre su conveniencia y eficacia. Estas se han solicitado por los propios empresarios y autorizadas en forma anárquica y antitécnica por la Municipalidad. Existen rutas con recorridos similares que promueven la competencia entre una línea y otra, y entre un consorcio y otro, en perjuicio de los usuarios. Con el sistema actual de líneas de autobuses, es frecuente que el público tenga que abordar una camioneta dos veces para poder llegar a su destino. Tomando en cuenta que cualquier propuesta de solución del transporte colectivo, debe basarse en la visión de los usuarios, se realizó una encuesta acerca del servicio, con la cual obtuvimos los resultados siguientes.

Cuadro No. 5
UNIDADES DE SERVICIO URBANO UTILIZADOS DIARIAMENTE POR LOS
USUARIOS

Número de unidades utilizadas	Encuestados	%
Una unidad	4	1
Dos unidades	194	46
Tres unidades	33	8
Cuatro unidades	175	42
Cinco unidades	6	1
Seis unidades	7	2
Ocho unidades	1	0
Total	420	100

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto: El Transporte Colectivo Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

Según los resultados de la encuesta, el 97% de los usuarios del transporte urbano en el área metropolitana utilizan de dos a cuatro unidades de transporte, desde su residencia hacia su centro de actividades diarias y viceversa. Los usuarios se ven obligados por la distancia de su residencia hacia sus centros de trabajo, estudio y viajes personales, ha tener que utilizar varias unidades de transporte, entre los cuales hay personas que utilizan hasta ocho unidades, ocasionando con ello una merma en los ingresos familiares para otras necesidades básicas.

Cuadro No. 6
TIPO DE UNIDADES DE TRANSPORTE QUE UTILIZA DIARIAMENTE

Tipo de autobús	USUARIOS				Total
	Femenino	%	Masculino	%	
Convencional	76	38	85	38	161
Microbús	6	3	8	4	14
Preferencial	115	58	127	57	242
Todos	2	1	1	1	3
TOTAL	199	100	221	100	420

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto: El Transporte Colectivo Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral.

Como se puede observar la mayor parte de población usa diariamente buses tipo preferencial y convencional, para transportarse. Según la encuesta, existe propensión a utilizar el servicio preferencial. Lo cual podría explicarse porque en muchas rutas es mayor el número de buses de ese tipo. Incluso existen sectores en los que se utilizan únicamente unidades preferenciales.

Cuadro No. 7
TIEMPO QUE INVIERTE EL USUARIO EN EL TRANSPORTE

Tiempo en Minutos	Usuarios	%
	0 a 30	8
31 a 60	73	17
61 a 90	54	13
91 a 120	161	38
121 a 150	60	14
151 a 180	44	10
181 a 210	5	1
211 a 240	8	2
241 a 270	1	1
271 a 300	3	1
301 a 330	0	0
331 a 361	3	1
TOTAL	420	100

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto: El Transporte Colectivo Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

Con la expansión del Área Metropolitana de la ciudad, un gran porcentaje reside en la periferia de la ciudad, por lo que necesitan desplazarse grandes distancias para llegar a los centros urbanos y laborales. Como puede visualizarse el 62% de los usuarios del transporte utilizan entre una y media a tres horas para transportarse diariamente. Esto significa que una jornada de trabajo de ocho horas, se incrementará en más de una tercera parte.

Cuadro No. 8
CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO

Calidad del servicio	Número	Porcentaje
Malo	139	33%
Regular	262	62%
Bueno	19	5%
Total	420	100

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

Si se toma en cuenta la calidad del servicio de transporte, en donde se incluye el deterioro de los autobuses, la mala atención hacia el usuario, la congestión de tránsito, áreas a las que no llega el servicio, la falta de buses, contaminación ambiental a través de ruido o humo, etc., no es sorprendente que solamente el 5% de los usuarios considere que el servicio es bueno. Los principales problemas que sufren los usuarios del servicio de transporte colectivo se visualizan en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 9
PROBLEMAS QUE AFRONTA EL USUARIO DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO

Problemas	Mujeres	Hombres
Buses llenos	94%	89%
Falta de buses	77%	57%
Asientos malos	89%	81%
Mala atención	30%	31%
No dan boletos	81%	69%
No dan vuelto	64%	57%
Reciben insultos	18%	18%
No respetan las paradas	91%	93%
Timbres no funcionan	82%	71%
Pilotos imprudentes para manejar	94%	94%
Manejan muy despacio	61%	51%
Manejan muy rápido	90%	77%
Ayudantes mal educados	91%	90%

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto El Transporte Colectivo Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

Diferenciando la percepción del servicio de mujeres y hombres, se aprecia que en términos generales la opinión acerca del mal servicio es reiterada. No obstante, existen algunas particularidades. Así, los buses llenos, la imprudencia para manejar, el irrespeto a las paradas y la mala educación de los ayudantes, tienen mayores implicaciones negativas para las mujeres. Mientras que los hombres coinciden en estos últimos, le dan menor importancia relativa a los buses llenos y a las altas velocidades con las que manejan algunos pilotos las unidades de transporte.

Cuadro No. 10
DEBE LLEVAR AYUDANTE EL BUS

Ayudantes	SEXO				Total
	Femenino	%	Masculino	%	
SÍ	97	49	106	48	203
No	84	42	99	45	183
Indiferente	18	9	16	7	34
Total	199	100	221	100	420

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto El Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

Un problema que ha sido motivo de discusión en el transporte colectivo ha sido sobre los ayudantes o “brochas”. Según la encuesta, la opinión se encuentra dividida y refleja la posición de los usuarios. Por una parte, el ayudante cumple una función de cooperación y por otra, se han suscitado quejas de abusos, especialmente contra mujeres. Lo que resulta claro es

que ante los altos niveles de desempleo, hay muchos jóvenes que adquieren algunos ingresos por esta actividad y actualmente ante la inseguridad y delincuencia que presentan algunas áreas periféricas de la ciudad, a las que ingresan los buses, los pilotos han optado por acompañarse de ayudantes.

Cuadro No. 11
TIPO DE TRANSPORTE COLECTIVO MODELO

El Transporte deben ser:	SEXO				Total
	Femenino	%	Masculino	%	
Iniciativa Privada	64	32	69	31	133
Municipal	38	19	35	16	73
Mixto	97	49	117	53	214
Total	199	100	221	100	420

Fuente: Encuesta elaborada en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Proyecto El Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

La disyuntiva respecto a sí el transporte capitalino debe ser privado o municipal ha sido, desde varias décadas, tema de debate y promesas electorales incumplidas. La capital se ha dividido entre los que proponen la empresa municipal y lo que insisten en que se mantenga como hasta ahora, en aras de la libertad empresarial.

A más de un año del inicio de operaciones de la empresa municipal del transporte, los usuarios no ven mayor cambio en el servicio. Esto se refleja en los resultados de la encuesta, en donde solamente un 19% se inclina hacia una empresa municipal y la mayor parte de los usuarios entrevistados creen que el transporte urbano de pasajeros debería de ser Mixto.

Cuadro No. 12
ACEPTARÍA UN INCREMENTO AL PASAJE SI MEJORA EL SERVICIO

	Usuarios				Total
	Femenino	%	Masculino	%	
Sí	112	56	120	54	232
No	87	44	101	46	188
Total	199	100	221	100	420

Fuente: Encuesta en el Área Metropolitana de la Ciudad Capital, Proyecto El Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala, hacia una solución integral

El servicio de transporte público urbano es utilizado en gran medida por población de escasos recursos económicos. La tarifa de este servicio representa un alto rubro en la canasta familiar, destinando el 13.8% del ingreso familiar (ZEPEDA, 2000). A pesar de ello, la población estaría dispuesta a pagar un incremento si el transporte mejora.

Cuadro No. 13
INCREMENTO QUE ACEPTARÍA

Tarifa	SEXO				Total
	Femenino	%	Masculino	%	
Q.0.25	90	45	98	44	188
Q.0.50	95	48	106	48	201
Q.0.75	14	7	16	7	30
Q.1.00	0		1	1	1
Total	199	100	221	100	420

Fuente: Encuesta elaborada en el Área Metropolitana de la Ciudad Capital, Proyecto El Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala: hacia una solución integral

Los empresarios, casi cada año, demandan incremento al valor del pasaje. Esto provoca reacciones populares que condicionan dichos incrementos a que el transporte sea prestado satisfactoriamente, con buses en buen estado, con pilotos respetuosos y que observen las normas básicas de tránsito. Según los resultados de la encuesta, la mayoría de usuarios está de acuerdo en pagar de veinticinco a cincuenta centavos el precio del pasaje si este mejorara considerablemente.

TERCERA PARTE

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

CONCLUSIONES

El transporte colectivo urbano una actividad económica privada sin ninguna regulación

Desde su gestación el servicio del transporte urbano por medio de autobuses privados, se ha desarrollado de manera anárquica y se ha dejado que el problema se complique con el transcurrir del tiempo en detrimento del sector de usuarios y del ordenamiento vial de la ciudad. La Municipalidad ha otorgado a empresas particulares el derecho exclusivo para prestarlo, sin enmarcarse en una mínima planificación que previera la constante demanda de los habitantes de una ciudad en constante crecimiento.

La falta de una planificación que prevea el crecimiento urbano, ha incidido en la proliferación de colonias, barrios y áreas periféricas, dentro de la ciudad, así como ciudades dormitorio, en los municipios del Área Metropolitana que necesitan de manera permanente del servicio de transporte colectivo provocando una demanda insatisfecha, que contribuye al aumento acelerado y desordenado de autobuses y microbuses. Las líneas de autobuses se insertan en el sistema sin tomar en cuenta rutas, horarios, calidad y demanda del servicio. Algunas rutas son prácticamente las mismas desde que se inició el transporte por buses colectivos, alargadas paralelamente al crecimiento del Área Metropolitana. Otras rutas cubren los mismos sectores entre sí. Adicionalmente, la inseguridad se ha incrementado y son cotidianos los actos de delincuencia en los buses.

No existe una organización empresarial que reduzca la competencia desleal entre propietarios de unidades en circulación y que defina una política para capacitar y profesionalizar pilotos, mecánicos y demás personal al servicio del sector. El sistema de transporte urbano por autobuses es una actividad económica de empresarios privados, organizados bajo la misma obsoleta estructura de hace más de 50 años. El sistema operativo y la gestión del servicio son cada vez más anticuados y han quedado muy rebasados por los sistemas de transporte en servicio en otras áreas metropolitanas de Latino América, repercutiendo en los costos y baja calidad de servicios así como en el desordenado crecimiento de la ciudad.

Los constantes subsidios al transporte colectivo se han otorgado por el gobierno central como una medida para contener estallidos sociales y mantener el orden, y no con un interés real por no agravar las condiciones económicas de los usuarios.

La crisis actual del transporte hace urgente un cambio cualitativo

Es evidente, que la solución al problema del transporte urbano en la ciudad de Guatemala no está determinado simplemente por definir el valor real del pasaje, ni por el otorgamiento de subsidios; este es un problema mucho más complejo, que hasta el momento se ha postergado una solución para modernizarlo y adecuarlo al Área metropolitana de Guatemala que rebasa los 2.5 millones de habitantes. A pesar de los constantes incrementos y los numerosos subsidios las deficiencias del sistema de transporte han subsistido.

El congestionamiento de las calles, provocado por la motorización excesiva, en donde únicamente el 2% es ocupado por vehículos colectivos y el 98% restante son vehículos particulares, provoca retrasos a la población, degradación del medio ambiente y despilfarro de combustible. Por lo tanto debe estimularse el uso del transporte colectivo, con un servicio eficiente, rápido y seguro que sea una opción viable al uso excesivo del automóvil particular.

Emetra debe ejercer su función reguladora en el transporte colectivo. Debe darse prioridad a los movimientos de peatones y la fluidez de los autobuses colectivos. Es importante dotar de infraestructura al sistema de transporte colectivo. La indefinición de la ubicación de las paradas de autobuses y el incumplimiento con las restricciones al estacionamiento en la zona aledaña a las paradas designadas, hace que tanto el ingreso como la salida de pasajeros sea difícil y peligroso y provoca retrasos y poca fluidez vehicular.

La Empresa Municipal de Transporte actuando como una empresa paralela a las entidades concesionarias privadas, padece de las mismas deficiencias de éstas y no ha logrado determinar aún los ingresos y costos del transporte, incluso se han dado pugnas entre esta empresa y las empresas privadas. Sin embargo, el fortalecimiento de la Empresa Municipal puede significar el inicio de un plan integral para ayudar a resolver la crisis del transporte urbano.

RECOMENDACIONES

ELEMENTOS DE UNA PROPUESTA DE SOLUCIÓN INTEGRAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DEL AREA METROPOLITANA

La solución al transporte urbano debe ser tratada de manera integral y definitiva, corrigiendo las causas estructurales que lo provocan. Asimismo deben considerarse aspectos que directamente están vinculados al mismo, como son el mal estado de la red vial capitalina, emisión de gases, daño al medio ambiente, falta de señalización adecuada, irresponsabilidad de choferes, buses deteriorados, aumento indiscriminado en el uso de vehículos particulares, derroche de combustibles, circulación de tráfico pesado dentro de la ciudad.

Para reformar el sector transporte urbano, será conveniente la aplicación gradual de medidas de política y de modificaciones de las instituciones vinculadas con el sector. Tomando en cuenta que existe una concesión otorgada a las entidades concesionarias privadas, que comprende los años de 1998-2006, durante los 3 años que aún tiene vigencia, EMETRA deberá iniciar una etapa de transición, que contemple:

A corto plazo

- 1) Reestructuración del sistema de buses urbanos como una estructura jerárquica de buses urbanos (buses de rutas claves, buses ordinarios y buses de ramales), que integre tanto buses privados como municipales.
- 2) Construcción de infraestructura de soporte de operación de buses colectivos y facilidades tales como vías exclusivas para buses, centros de transferencia de pasajeros, paradas y terminales de buses.

- 3) Control y supervisión de las condiciones mecánicas de los buses especialmente para el mejoramiento del medio ambiente a través de un centro de inspección y mantenimiento de buses con cumplimiento de las leyes y regulaciones de operación y medio ambiente.
- 4) El escalonamiento de las horas de trabajo y estudio puede contribuir a que se disperse el periodo de volumen máximo u horas pico. Se requiere establecer prioridades en los transportes básicos y en especial un transporte colectivo barato, cómodo, seguro y de gran capacidad que lleve a los trabajadores a sus lugares de trabajo.
- 5) Es importante también la mejora en la eficiencia de la administración de las empresas del transporte. El logro de una mayor eficiencia y coordinación en la administración y gestión empresarial puede generar un servicio eficiente y con una tarifa accesible a los sectores de menores ingresos. Debe resolverse desde la falta de control de ingresos y costos hasta la contratación fuera de las normas laborales de los pilotos de autobuses.
- 6) La empresa municipal de transporte requiere modificaciones que le permitan fortalecerse y absorber e integrar las empresas privadas. La empresa municipal, puede bajar costos por varios medios: por ser una empresa grande sin muchos propietarios puede adquirir sus vehículos en condiciones más ventajosas que las empresas pequeñas y, por tener vehículos más homogéneos, su inventario de repuestos resulta relativamente menor. Además puede instalar sus propios talleres de mecánica, enderezado, pintura, construcción de carrocerías, etc., es decir puede utilizar las ventajas de escala para dar un mejor servicio con una tarifa accesible a los sectores de menores ingresos.
- 7) Los subsidios al transporte colectivo deben ir dirigidos directamente a los beneficiarios y en ningún caso a las empresas. Con eso se evitara que los subsidios sirvan para cubrir y fomentar ineficiencias.

A mediano plazo

Las dimensiones que ha alcanzado el Área Metropolitana de Guatemala requieren de un transporte colectivo moderno, eficiente y con tarifas accesibles a los usuarios de menores ingresos y que sea una opción ante el uso del vehículo particular que repercuta en los altos índices de motorización y en el ordenamiento vial. Cuando finalicen la vigencia del otorgamiento de rutas a los actuales concesionarios, debe iniciarse un sistema de transporte totalmente reorganizado y regido por un ente regulador que haga cumplir las normas establecidas para su funcionamiento. Para ello debe elaborarse un Plan Integral de Vialidad y de Transporte Colectivo, que sirva de guía permanente y susceptible de ser revisado de manera constante. Búsqueda y apoyo de estudios para la introducción de nuevas tecnologías de transporte adecuadas y accesibles a países subdesarrollados como Guatemala.

Este Plan debe contemplar la integración de todos los tipos de transporte urbano en uno de exclusiva competencia municipal, con programas de mejoramiento de la red vial, distribución de rutas racional, reglamentación del tránsito, fomento de la sustitución del uso del auto particular por el colectivo, programa de reubicación de paradas, incorporar al usuario en el control del transporte, profesionalización de pilotos y ayudantes, renovación y homogeneidad de la flota, coordinación de EMETRA de todas las instancias de transporte y tránsito urbano.

Deben participar en este proceso de reorganización todos los municipios involucrados en el sistema de transporte del Área Metropolitana, ya que ésta continuará extendiéndose territorialmente y de este forma la expansión física que se produzca absorberá nuevos núcleos de población modificándose las necesidades de transportación que se contemplen.

El Plan debe basarse en estudios permanentes de origen y destino, flujos de pasajeros, horas pico, tiempos de cada ruta, población usuaria, densidades de población, rutas críticas, datos sociodemográficos, empleo, red de transporte, ingresos y costos del sistema.

La municipalización del transporte urbano requiere también el apoyo del gobierno central en la promoción y asistencia técnica para el transporte, así como la asistencia financiera a los municipios, para poder instrumentalizar la política.

BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA de Cooperación Internacional del Japón –JICA-, Municipalidad de Guatemala, Borrador del Informe Final, *El estudio de factibilidad sobre el proyecto de transporte urbano en el Área Metropolitana de Guatemala*, 1996

BANCO Mundial, 1975. “*Transportes Urbanos: Documentos de Políticas Sectorial*”. Washington, Págs. 118

BOLETÍN ECONOMÍA AL DÍA. No. 16. “*Aumento en el valor del pasaje en los autobuses urbanos: su incidencia en las personas de escasos recursos y las ganancias extraordinarias que representará para los empresarios*”, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1968 s.p.

BOLETÍN ECONOMÍA AL DÍA. No. 5. Primera Parte. “*La recurrente crisis del transporte urbano*”, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1981 s.p.

BOLETÍN ECONOMÍA AL DÍA. No. 6, “*La recurrente crisis del transporte urbano*”, Parte II, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2000,

BOLETÍN ECONOMÍA AL DÍA No. 9, “*El transporte urbano en la ciudad de Guatemala: un problema aún no resuelto*”, Parte I, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1981.

BOLETÍN ECONOMÍA AL DÍA No. 10 “*El transporte urbano en la ciudad de Guatemala: un problema aún no resuelto*”, PARTE II. Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1981. s.p.

CABRERA Márquez, Mario Armando, “*El transporte público colectivo es solucionable*”, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales y Dirección General de Investigación, -DIG- Universidad de San Carlos, Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales, Guatemala, 1997, Pág. 80.

CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES –CEUR- “*La problemática del transporte urbano en el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala*”, Boletín No. 6, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1990.

CENTRO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS NACIONALES -CIEN- “*Transporte público urbano*”, Temas Públicos, No. 11, Centro de Investigaciones Económicas y Sociales –CIEN-, Ciudad Guatemala, 2,000, Pág. 2, sin pié de imprenta.

CÓDIGO Civil de Guatemala y sus Reformas, Decreto Número 106, Edición Actualizada, Guatemala, Impreso en Librería Jurídica, 2000, Pág. 379.

CONTRATO de Concesión, para la prestación del servicio del Transporte Colectivo Urbano 1998, s., p., i.,

CONTRERAS M., Julio Cesar, “*La Problemática del Transporte Urbano: Dos Estudios de la Comisión Multisectorial del Transporte Urbano Colectivo en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala*”, en Velásquez Carrera, Eduardo Antonio, (comp.), Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala –USAC-, Centro de Estudios Urbanos y Regionales –CEUR-, 1998, Pág. 69.

CONTRERAS Pinillos, Ileana, “*Desarrollo histórico urbanístico de la zona 1 de la ciudad de Guatemala de 1776 a 1976*” (Tesis de graduación), Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1977 s.p.

CORDÓN Beyer, Gerardo Enrique, “*Metodología para el estudio de rutas de transporte público urbano*”, (Tesis), Escuela de Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1984, s.p.

DECRETO LEGISLATIVO 42-74 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1974,

DECRETO LEGISLATIVO 72-76 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1976.

DECRETO LEGISLATIVO 56-77 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1977.

DECRETO LEGISLATIVO 27-78 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1978.

DECRETO LEGISLATIVO 65-78 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1978.

DECRETO LEGISLATIVO 42-80 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1980.

DECRETO LEGISLATIVO 56-80 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1980.

DECRETO LEY 59-82, Por Gobierno De facto General Efraín Ríos Montt, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Guatemala, 1982.

DECRETO LEY 110-82, Por Gobierno De facto General Efraín Ríos Montt, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Guatemala, 1982.

DECRETO LEY 99-85, Por el General Héctor Mejía Victores, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Guatemala, 1985.

DECRETO LEGISLATIVO 98-87 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1987.

DECRETO LEGISLATIVO 9-88 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1988.

DECRETO LEGISLATIVO 81-89 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1989.

DECRETO LEGISLATIVO 8-90 del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1990.

DECRETO LEGISLATIVO 33-90 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1990.

DECRETO LEGISLATIVO 46-90 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1990.

DECRETO LEGISLATIVO 51-91 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1991.

DECRETO LEGISLATIVO 59-91 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1991.

DECRETO LEGISLATIVO 5-92 del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1992.

DECRETO LEGISLATIVO 45-92 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1992.

DECRETO LEGISLATIVO 25-96 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1996.

DECRETO LEGISLATIVO 106-96 del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1996.

DECRETO LEGISLATIVO 10-97 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1997.

DECRETO LEGISLATIVO 75-98 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1998.

DE LEÓN Izeppi, Edgar David, *"Modelos empleados en la planificación del transporte urbano"*, (Tesis), Escuela de Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala, s.p.

DE LEÓN Maldonado, Oralia. (1994) *"El transporte urbano en la Nueva Guatemala de la Asunción, 1820-1932"*. Tesis, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala.

El Departamento del Estudios de Problemas Nacionales de la Facultad de Ciencias Económicas, *El Transporte Urbano: Un Problema de Raíz*, boletín N°. 10, sin pié de imprenta.

ESTATUTOS, Cooperativa de Transportistas urbanos, "LA FLORIDA", Responsabilidad Limitada, Guatemala, 1996, Pág. 3

GALINDO Cáceres, *TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN*, Haidar, Julieta, Análisis del Discurso, documento mimeografiado s.p.i

GAKENHEIMER, Ralph. "*El método del transporte urbano en América Latina. propuesta de temas para su desarrollo*". Revista Interamericana de Planificación. Volumen IX No. 33 SIAP. 1975.Colombia. Págs. 61-72.

GUTMAN, Pablo, 1986. "*Evaluación del impactos ambientales en programas de transporte*". Revista Interamericana de Planificación. Órgano de la Sociedad Interamericana de Planificación. SIAP. Volumen XX, No. 79. México, Pág. 30-44

HOWARD Ross, Mar, *La Cultura del conflicto: La diferencias interculturales en la práctica de la violencia*, 1ª. Ed., trad. De Ediciones Piados Ibéricas, Mariano Cubí, Barcelona España, 1995, Pág. 317

MARTÍN Baró, Ignacio, (comp.), *Psicología Ciencia y Conciencia*: Spirkin A., *El Concepto General de la Conciencia*, Volumen 5, editores UCA., El Salvador, 1986, Pág. 161

MARTINEZ, Anierte, Juan Carlos, "*El Transporte Urbano en la ciudad de Guatemala: el desprecio por un servicio público*", AVANCSO, Guatemala, pág. 4

METRÓPOLIS 2010, "*Plan de Desarrollo Metropolitano, La Planificación Integral de la Ciudad*", Municipalidad de Guatemala pág. 5, 1995.

OBIOLS Del Cid, Carlos Enrique, "*Anteproyecto para un plan de racionalización del transporte colectivo en la ciudad de Guatemala*", (Tesis), Escuela de Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 1982, s.p.

ORGANO de la Sociedad Interamericana de Planificación, -SIAP-, "*Evaluación de Impactos Ambientales y el Programa de Transporte*" Revista Interamericana de Planificación, vol. XX, No. 79, septiembre de 1986, pág. 30 - 44.

PIEDRASANTA, Arandi, Rafael, "*Estudio para la creación de la Empresa Única de Transporte Urbano para la ciudad de Guatemala y su Área de influencia*". Comisión Específica designada por la Rectoría, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1978. Documento mimeografiado.

RODRÍGUEZ, Gildardo, "*Evaluación de rutas de transporte público por autobuses en la ciudad de Guatemala*", (Tesis) Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1986.

ROMERO, Cojulún, Eduardo Adolfo, "*Propuesta para solucionar el problema del transporte urbano de pasajeros, en la ciudad de Guatemala y municipios adyacentes*". Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC, Guatemala. 2000.

VELÁSQUEZ CARRERA, Eduardo (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, Centro de Estudios Urbanos y Regionales.

UNIDAD DE ACCIÓN SINDICAL Y POPULAR, -UASP-, "*Ante la Problemática del Transporte de Pasajeros: Contra propuesta a la Creación de Fideicomiso*", Guatemala, 2000, s.i.p.

URIZAR H., Carmen, "*Propuestas inmediatas transporte público urbano*", Centro de Investigaciones Económicas Nacionales –CIEN- TEMAS PUBLICOS, No. 11, Guatemala, 2000,

ZEPEDA LÓPEZ, Raúl, "*La crisis del sistema de transporte urbano en la ciudad de Guatemala*", Informe No.2/8 Centro de Investigaciones Políticas y Sociales, Escuela de Ciencia Política. Universidad de San Carlos de Guatemala, julio 2,000.

BIBLIO-AUDIO

Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Adelaida Herrera (Investigadora), Asesor Empresa Municipal de Transporte, CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-, DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 2001.

Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Adelaida Herrera (Investigadora), ANTHONÉ, Beatriz (Gerente) EMETRA, CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-, DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 2001.

Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Adelaida Herrera (Investigadora), FIGUEROA, Víctor Hugo, Representante del CONSORCIO RAMIX, CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR- DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 2001.

Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Adelaida Herrera (Investigadora), GÓMEZ, Luis, Representante de la empresa METROBUS, CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-, DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 2001.

Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Adelaida Herrera (Investigadora), PROPIETARIOS DE BUSES, empresa E.G.A, CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-, DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 2001.

Proyecto de Investigación: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL", Adelaida Herrera (Investigadora), GÓMEZ, Carlos, Representante de la empresa E.G.A, CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-, DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 2001.

BIBLIOHEMEROGRAFIA:

El imparcial, *NO RESPETAN LAS SEÑALES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala C. A. marzo de 1925 Pág. 1

El Imparcial, *MORIRA EL TRAFICO EN LA METROPOLI*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala C. A. febrero de 1926, Pág. 1 y 7.

El Imparcial, *PARO EN TRANSPORTES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A. febrero de 1926, Pág. 1 y 2,

El Imparcial *LOS CARRETEROS AL PRESIDENTE IRAN A LA HUELGA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A. abril 1926, Pág. 1

El Imparcial, *UN DECRETO DRASTICO PARA EVITAR PARALIZACION DE SERVICIOS EL DECRETO 914*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., febrero de 1926, Pág. 1

El Imparcial, *LAS ASOCIACIONES OBRERAS CONTRA EL DECRETO 914: INCONSTITUCIONAL E INCOMPATIBLE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1926, Pág. 1 y 7

El Imparcial, *SERVICIO DE TRANVIAS AQUÍ*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1926, Pág. 1 y 2,

El Imparcial, *GESTIONES DE LA EMPRESA DE TRANVIA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1926, Pág. 7

El Imparcial, *SERVICIO DE TRANSPORTE, BIEN ATENDIDO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., diciembre de 1926, Pág. 9

El Imparcial, *DEFECTOS EN LA LINEA DE TRANVIAS DEBEN ARREGLARSE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., diciembre de 1926, Pág. 9

EL Imparcial, *CALLES DE LA CIUDAD EN PÉSIMO ESTADO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., febrero de 1927, Pág. 1

El Imparcial, *MEMORIA DE LABORES MUNICIPALES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1927, Pág. 1

EL Imparcial, *DISCUTEN LOS PROYECTOS DE PAVIMENTACIÓN*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1927, Pág. 1

EL Imparcial, *PROYECTO DE PAVIMENTACIÓN Y DRENAJE PARA LA CAPITAL*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1927, Pág. 1

EL Imparcial, *PAVIMENTACIÓN Y DRENAJE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1927, Pág. 1

EL Imparcial, *EXTENSIÓN DE UNA VÍA. URBANIZACIÓN DE LA PALMA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1927, Pág. 3

EL Imparcial, *CALAMIDAD DE ORNATO. VÍAS PÚBLICAS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1927, Pág. 3

EL Imparcial, *ACTIVASE EL ARREGLO DE LAS CALLES DE LA CIUDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1927, Pág. 7

EL Imparcial, *PAVIMENTACIÓN DE LA SEXTA AV. Y 18 CALLE. DETALLES DEL PROYECTO PROPUESTO*. Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1927, Pág. 5

EL Imparcial, *GUATEMALA RECLAMA UN MODERNO SISTEMA DE TRANVÍAS URBANO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., julio de 1927, Pág. 3

EL Imparcial, *PROYECTO DE TRANVÍAS PARA SERVICIO INTERURBANO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., julio de 1927, Pág. 1-7

EL Imparcial, *SERVICIO DE TRANVÍAS. UNA LICITACIÓN*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., julio de 1927, Págs. 1-9

EL Imparcial, *LICITACIÓN DEL TRANVÍA. LA DECISION DEL CONSEJO POR ARROYAVE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., julio de 1927, Pág. 1-7

EL Imparcial, *EL CONTRATO DEL TRANVÍA EN LA CIUDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., agosto de 1927, Pág. 7

EL Imparcial, *SE QUEMARON DOS TRANVÍAS LLENOS DE GENTE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., septiembre de 1927, Pág. 1

EL Imparcial, *EL SERVICIO DE TRANVÍAS TRANSITORIO. ¿EN QUÉ HA QUEDADO EL NUEVO PROYECTO?*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., septiembre, de 1927, Pág. 7

EL Imparcial, *ACOTACIONES A UN TRABAJO DE TESIS: POLÍTICA DE VIALIDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1928, Pág. 3

EL Imparcial, *PROLONGACION DE UNA CALLE: AL CAMPO MARTE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1928, Pág. 1

EL Imparcial, *LINEAS DE AUTOBUSES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1928, Pág. 1-2

EL Imparcial, *VALE MENOS LA GASOLINA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, Pág. 1

EL Imparcial, *LA PRIMERA AVENIDO SE REFORMARA POR EL CONSEJO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, Pág. 1-4

EL Imparcial, *PROPUESTA PRESENTADA AL GOBIERNO: LA PAVIMENTACION*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., de abril de 1928, Pág. 1

EL Imparcial, *SERVICIOS DE AUTOBUSES PARA EL TRANSITO LOCAL: SE MEJORARA EL PRESTADO POR LA EGA,*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, enero de 1927, Pág. 8

El Imparcial, viernes 13 de pág. 8, Gerente: Oscar Brañas, casa Editora Unión Tipográfica. No. 2640, Guatemala C.A.

EL Imparcial, *¿QUIERE USTED FORMAR EMPRESAS O EXPLOTAR PARTICULARMENTE UNA LINEA DE AUTOBUSES?*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, Pág. 8

EL Imparcial, *ASUNTOS QUE SE TRATARÁN HOY POR LA MUNICIPALIDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928 Pág. 1-2

EL Imparcial, *LOS ARBITRIOS DEL MUNICIPIO UN NUEVO PLAN*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, Pág. 1

EL Imparcial, *UNA PROPUESTA NUEVA PARA LA PAVIMENTACION*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, Pág. 3

EL Imparcial, *LA EMPRESA DE TRANVIA PIDE UNA PRORROGA PARA CORTO PLAZO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1928, Pág. 4

EL Imparcial, *LA COMUNA TUVO JUNTA AYER EN LA TARDE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1928, Pág. 1-2

EL Imparcial, *IMPORTANTE SERVICIO DE TRANSPORTE. LOS AUTOBUSES EN LA CAPITAL*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo, de 1928, Pág. 1-4

EL Imparcial, *NO SE TRAMITA POR EL CONSEJO UNA SOLICITUD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1928, Pág. 5

EL Imparcial, *TRAFICO POR LAS AVENIDAS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1928, Pág. 1-7

EL Imparcial, *CALLE EN MAL ESTADO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1928 Pág. 1-2

EL Imparcial, *NO RESPETAN LAS SEÑALES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio de 1928, Pág. 1-2

EL Imparcial, *SURGE AHORA OTRO PROBLEMA EN LAS CALLES CITADINAS: LOS RIELES TIRADOS IMPIDEN EL TRÁFICO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., julio de 1928, Pág. 1-2

EL Imparcial, *EL SERVICIO DE AUTOBUSES EN LA CIUDAD DE GUATEMALA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., Julio de 1928, Pág. 1-2.

EL Imparcial, *EL SERVICIO DE AUTOBUSES: UNA SOLA PROPUESTA DIGNA DE ACEPTAR.*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., Julio de 1928, Pág. 1-5

EL Imparcial, *EL SERVICIO DE AUTO BUSES: LOS CONSEJALES NO RESUELVEN TODAVIA.*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., Julio de 1928, Pág. 3

EL Imparcial, *IMPROCEDENTE LA LICITACION DE AUTOBUSES: ANTICONSTITUCIONAL: PUES SE CREARIA UN MONOPOLIO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., Julio de 1928, Pág. 1-2

EL Imparcial, *ES PROCEDENTE LA LICITACION QUE ABRIO LA MUNICIPALIDAD: COMENTARIO AL ARTICULO SOBRE SERVICIO LOCAL DE AUTOBUSES.*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., julio de 1928, Pág. 5,

EL Imparcial, *ROQUE ROSITO SE REFIERE A LA LICITACION DEL CONSEJO*: Refuta las consideraciones de una carta publica hace poco, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., agosto de 1928, Pág. 5

El imparcial *RESUELVE EL CONSEJO UNA LICITACION EL SERVICIO DE AUTOBUSES.*, Casa Editora Unión Tipográfica. No 273, Guatemala C.A. agosto de 1928, Pág. 1-5

EL Imparcial, *EL ASUNTO DE LOS AUTOBUSES: PUNTOS DE VISTA.*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., agosto de 1928, Pág. 7

EL Imparcial, *LICITACION DE LOS AUTOBUSES EN LA CAPITAL: DA SU DICTAMEN UNA COMISION MUNICIPAL*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1928, Pág. 1-2

El Imparcial, *ULTIMA JUNTA DE LA MUNICIPALIDAD: ASUNTOS TRATADOS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., agosto de 1928, Pág. 1-2

El Imparcial, *LA SOLUCION QUE HA RETARDADO EL MUNICIPIO. LICITACION DE LOS AUTOBUSES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., agosto de 1928, Pág. 3

El Imparcial, *SE INSISTE ANTE EL MINISTERIO DE GOBERNACION EN LA INCONSTITUCIONALIDAD DE UN MONOPOLIO: OTRO CURSO CONTRA LA CONCESION LICITADA PARA EL SE VICIO URBANO DE LOS AUTOBUSES: SE CONSIDERA PERJUDICADAS VARIAS EMPRESAS YA ESTABLECIDA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., septiembre de 1928, Pág. 3.

El Imparcial, *SERVICIO DE TRANVIA EN LA CAPITAL: TEMPORALMENTE SOLICITUD DE VECINOS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., noviembre de 1928, Pág. 1-2

El Imparcial, *SESION DE LA MUNICIPALIDAD, ASUNTOS A TRATAR*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., noviembre de 1928, Pág. 1 y 2

El Imparcial, *TRANSPORTE EN LA ZONA NORTE DE LA CAPITAL NO SE RESUELVE, QUEDO LIMITADA UNA PROPOSICION*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., noviembre de 1928, Pág. 1

EL Imparcial, *EN BENEFICIO DEL TRANSITO INTER URBANO: LABOR NECESARIA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., diciembre de 1928, Pág. 5

EL Imparcial, *EMPRESA DE AUTOBUSES MARTINEZ Y COMPAÑÍA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1929, Pág. 7

EL Imparcial, *LOS TRANVIAS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., febrero de 1929, Pág. 1

EL Imparcial, *LA EMPRESA DE TRANVIAS: EXPLICACIONES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1929, Pág. 4

El Imparcial *QUEJAS CONTRA EL TRAFICO DE UNOS CHOUFFEURS: SUFREN MOLESTIAS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1929, Pág. 9

EL Imparcial, *GESTIONAN LA VUELTA DE LOS ANTIGUOS TRANVIAS: PARA LA PARROQUIA Y CANDELARIA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1929, Pág. 1

EL Imparcial, *DIEZ Y NUEVE EMPLEADOS DE LOS TRANVIAS SIN PAGO DESDE MARZO: EL EX PROPIETARIO DE LA EMPRESA DESAPARECE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio de 1929, Pág. 1

EL Imparcial, *EN EL BARRIO LA PARROQUIA HABRA UN SERVICIO DE TRANVIAS: SOLICITUD A LA MUNICIPALIDAD CAPITALINA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio de 1929, Pág. 1-2

EL Imparcial, *PIDEN QUE SE MEJORE EL SERVICIO DE AUTOBUSES: Y QUE CUMPLAN LOS REGLAMENTOS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio de 1929, Pág. 1

EL Imparcial, *SE IMPIDE A LAS CAMIONETAS CIRCULAR DURANTE LA FERIA: DISPOSICION DE TRAFICO IMPUGNADA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., agosto de 1929, Pág. 1-2

EL Imparcial, *LOS ABUSOS DE LOS CHOUFFEURS: CARTAS DE LECTORES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., diciembre de 1929, Pág. 9

EL Imparcial, *LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO DE AUTOBUSES, UNA CARTA: MUNICIPAL A LA POLICÍA. MÁS VIGILANCIA.*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1930, Pág. 1

EL Imparcial, *NOTAS EDITORIALES. LIBERTAD DE TRABAJO: SERVICIO DE OMNIBUS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1930, Pág. 3

EL Imparcial, *AUTOBUSES NO CUMPLEN CON EL REGLAMENTO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo de 1930, Pág. 1 - 6

EL Imparcial, *OTROS SISTEMAS DE TRAFICO EN LA SEXTA: SÉ ESTA ENSAYANDO DESDE ESTA FECHA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero 1931, Pág. 1

EL Imparcial, *SE HA NOMBRADO UNA COMISION PARA QUE ESTUDIE EL TRANSITO DE VEHÍCULOS EN LA CAPITAL: FUE UNA DE LAS CONCLUSIONES A QUE SE LLEGÓ AYER EN LA JUNTA DE INTERESADOS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1931, Pág. 1-4

EL Imparcial, *EL TRAFICO Y LA INICIATIVA DE ROQUE ROSITO, HACE UNA EXPLICACION DE SUS PROYECTOS PARA EL SERVICIO DE AUTOBUSES EN LA CAPITAL*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1931, Pág. 1 y 2

EL Imparcial, *INCONVENIENTES DEL TRAFICO SEÑALADOS PIDEN CORREGIRSE* Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., febrero 1931, Pág. 1-8,

EL Imparcial, *EL PROYECTO DE TRAFICO QUE FORMULO UNA COMISION MIXTA ESTA DADO PARA SU ESTUDIO: HA SIDO PRESENTADO ATENDIENDO LAS SUGESTIONES HECHAS EN EL IMPACIAL: LA ASOCIACION DE CHOUFFEURS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., febrero de, Pág. 1-4,

EL Imparcial, *VOCES CIUDADANAS "EL TRAFICO EN LA CIUDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., febrero de 1931, Pág. 3

EL Imparcial, *CONTRATO PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE: LA PROPUESTA HECHA A LA MUNICIPALIDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo 1931, Pág. 1-6

EL Imparcial, *INTERESES DE LA CIUDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTERURBANO, SECCION EDITORIAL*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., marzo de 1931, Pág. 3

EL Imparcial, *SE MODIFICA EL TRAFICO EN LA SEXTA AVENIDA: OTRA VEZ DE UNA VIA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril 1931, Pág. 1-6

EL Imparcial, *MONOPOLIO DEL SERVICIO LOCAL DE CAMIONETAS: LA MUNICIPALIDAD HA RECIBIDO VARIAS PROPUESTAS EN ESTE SENTIDO DURANTE LOS UTIMOS DIAS: SE HARA PRIMERO UNA ESTADISTICA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril 1931, Pág. 1-8

EL Imparcial, *REGLAMENTARAN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., mayo 1931, Pág. 1-10

EL Imparcial, *RESPE TO AL PEATON: SUFRE MOLESTIAS EN TIEMPO DE LLUVIOSAS DE LOS CHOUFFERS. LOS CHARCOS Y EL AUTOMOVIL VELOZ*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio 1931, Pág. 1-8,

EL Imparcial, *EL REGLAMENTO PARA TRANSPORTE ESTA TERMINADO: LO ESTUDIA LA COMUNA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio 1931, Pág. 1-10,

EL Imparcial, *EL REGLAMENTO DE TRAFICO APROBADO: FUE SOLICITADO SU PROXIMA REVISION*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio 1931, Pág. 5

EL Imparcial, *REGLAMENTO QUE PROPONEN LOS CHOUFFURS: EL CONSEJO VA A ESTUDIARLO DETENIDAMENTE Y ENTONCES FALLARA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio 1931, Pág. 1-8

EL Imparcial, *PLAZO DE TRAFICO QUE HOY VENCIO: ESTETICA Y SEGURIDAD DE LOS AUTOBUSES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio 1931, Pág. 1-8

EL Imparcial, *EL TRAFICO DE LOS TAXIS HA DE REGULARSE MENOS VELOCIDAD SON YA MUCHAS LAS QUEJAS DE LOS PEANES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio 1931, Pág. 1-11

EL Imparcial, *DESDE EL HIPODROMO AL AMATE EN CAMINO POR SOLO CINCO CENTAVOS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., octubre 1931, Pág. 1-7

EL Imparcial, *NOSOTROS ANTE LA VIDA: LOS TAXIS Y LA EDUCACION*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., octubre 1931, Pág. 3,

EL Imparcial, *PLANIFICACION DE LA CAPITAL: TOCAN A SU FIN YA LOS TRABAJOS BAJO LA DIRECCION DEL INGENIERON ALVEREZ DEL CUERPO DE OBRAS PUBLICAS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., octubre 1931, Pág. 1-7

EL Imparcial, *DENUNCIA SOBRE LAS ANOMALIAS EN EL SERVICIO DE BUSES*. Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., noviembre 1931, Pág. 1-2,

EL Imparcial, *SE QUEJAN ANTE EL JUEZ DE TRAFICO: POR LA INTROMISION DE VARIOS CARROS EN LA LINEA DEL SUR*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., noviembre 1931, Pág. 1-2,

EL Imparcial, *SERVICIO DE BUSES CUYAS LINEAS PIDEN SE EXTIENDAN MAS*, 2a. columna Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1932, Pág. 1 y 8.

EL Imparcial, *ACTIVIDAD DE BUSES: INUSITADO MOVIMIENTO POR LAS FIESTAS*, 5a. Columna, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., junio de 1932, Pág. 1 y 2.

EL Imparcial, *REVISARAN LAS CAMIONETAS PARA MEJOR SEGURIDAD DEL PUBLICO*, 2a. Columna, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., septiembre de 1932, Pág. 1 y 6

EL Imparcial, *REQUISA DE BUSES DE LINEA: REVISION QUE SE REALIZARA EN CARROS QUE SON FUERA DE LA CIUDAD*, Casa Editora Unión Tipográfica, 6a. Columna Guatemala, C. A., octubre de 1932, Pág. 1 y 4,

EL Imparcial, *CONCURRIDA LA NECROPOLIS: DOCE MIL PERSONAS SOLO EN BUSES*, Casa Editora Unión Tipográfica, 3a. Columna Guatemala, C. A., noviembre de 1932, Pág. 1 y 4

EL Imparcial, *PIDEN LA PROLONGACIÓN DEL SERVICIO NOCTURNO DE ALGUNAS LÍNEAS DE BUSES*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero de 1933, Pág. 1 - 4

EL Imparcial, *CINCO CENTAVOS EN LINEAS NOCTURNAS A LA REFORMA: ACUERDAN LOS AUTOBUSES REBAJAR EN FAVOR DEL PUBLICO*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., enero 1934, Pág.1

EL Imparcial, *MEDIDAS QUE FAVORECEN EL TRANSITO: DISPOSICIONES DICTADAS POR LA DIRECCION DE POLICIA*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril 1931, Pág. 1

EL Imparcial, *MAL SERVICIO DE TRANSPORTE QUE DEBE SER REMEDIADO: EN LA LINEA DE GUADALUPE, UNA HORA PARA LLEGAR*, Casa Editora Unión Tipográfica, 3a. Columna Guatemala, C. A., agosto de 1934, Pág. 1 y 2

EL Imparcial, *SERVICIO DE BUSES QUE SE PROLONGARA*, Casa Editora Unión Tipográfica, 8ª. Columna Guatemala, C. A., septiembre de 1934, Pág. 1 y

EL Imparcial, *QUIEREN LINEA DE AUTOBUSES: LO QUE PIDEN DEL BARRIO LA MILLA*, Casa Editora Unión Tipográfica, 8ª. Columna Guatemala, C. A., octubre de 1934, Pág. 1 y 7,

EL Imparcial, *REBAJA SOLICITADA PARA UNA LARGA LINEA DE AUTOBUSES: DESDE LA PARROQUIA AL CEMENTERIO, PARA EL DIA DE DIFUNTOS*, Casa Editora Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., octubre de 1934 Pág. 1

EL Imparcial, *LINEAS DE BUSES DEL GUARDA QUE SUBIERON SUS PASAJES: SE HAN QUEDADO ALTAS LAS TARIFAS PASADOS TRES DIAS DE FERIA*, Casa Editora Unión Tipográfica, 7ª. Columna Guatemala, C. A., noviembre de 1934, Pág. 1 y 7

EL Imparcial, *PIDEN UN EXPERTO PARA DELINEACIÓN DE CALLES* Casa Editora
Unión Tipográfica, Guatemala, C. A., abril de 1936 Pág. 1

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-
PROYECTO: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL"

Nombre del Entrevistado: Ing. Fernando Valle
Cargo: Asesore de la Empresa Municipal de Transporte -EMT-
Lugar: Municipalidad de Guatemala.
Fecha: 6 de agosto de 2001
Entrevista: Licda. Adelaida Herrera

¿Ing. Como se creo o como surge la Empresa Municipal del Transporte?

Originalmente el servicio de transporte público urbano, estaba únicamente en empresas particulares, y cuando tenían algún problema en incremento en sus costos, algunos impuestos entonces siempre se amenazaban con aumentar el pasaje o se daba un subsidio el gobierno o se paralizaba el transporte, a sí de sencillo, era una espada que sentíamos nosotros constantemente. -cuando hablo de nosotros, el usuario, hablo de sector académico que durante muchos años nos ha preocupado esto -CEUR USAC.- y ha habido tres comisiones Multisectoriales y siempre nosotros hemos recomendado buscar la forma en que se llegue a esos extremos, la última Multisectorial se presentó la posibilidad en que se instituyera una empresa municipal de transporte o empresa mixta, -municipalidad y empresarios- sin embargo se opto por la última solución, y como ya la Municipalidad había compraron 800 vehículos y se los había dado a los empresarios del transporte los usufructuaran, pagándole por su puesto a la Municipalidad, por que la Municipalidad lo hizo creyendo que era la única forma que podría mejorar el servicio ya que los empresarios siempre han alegado tener perdidas, entonces por más que se exigiera que los vehículos fuera relevados, eso habíamos que era un poco difícil por lo que ellos alejaban, la municipalidad compró 800 unidades por medio de un préstamo que nació por medio del Banco Centro Americano Integración...pero pasados 2 años los transportistas no solo no pagaron las unidades el valor de arrendamiento si no que también su mantenimiento era bastante escaso, lo mínimo necesario para que el vehículo siga trabajando, entonces cuando vino la recomendación de la Multisectorial, la municipalidad vio que era la posibilidad de armar la empresa con buses que eran de ellas, y todos los buses, primero los intervino, y ya intervenidos se afianzó la Empresa Municipal de Transporte EMT. La cual esta conformada por varios sectores.

¿Cómo funciona la Empresa?

La empresa como le digo tiene varios directores de varios sectores: sector usuario, sector sindical, sector estudiantil, sector académico y también formada por directores que son concejales de los tres partidos políticos que son representativos aquí en la Municipalidad, o sea por decirlo la Empresa Municipal de Transporte no es que la municipalidad ordene lo que se tiene que hacer, somos nosotros los directores en mi caso como asesor, los que tenemos poder de decisión de que es, o como tenemos que operar.

Esta es su estructura orgánica, pero en si ¿cómo funciona como cuales son los lineamientos de funcionamiento de esta empresa?

El lineamiento que tenemos es que debe ser una empresa que preste el mejor servicio que podamos al usuario, y que siempre se conserve la filosofía y mística que hemos tenido es no aumentar el pasaje y no pedir el subsidio.

¿En qué consiste el buen servicio..?

Lo que estamos haciendo es en primer lugar que haya suficientes unidades para que las personas puedan transportar, luego tenemos que capacitar al piloto (aunque ya han tenido varios cursos), pero queremos ver incluso con la Universidad de San Carlos, ver como nosotros podemos implementa cursos para los pilotos, cursos tienen que abarcar tanto a pilotos, como mecánicos, como choferes mejor dicho, y esto también como tratar al usuario, cortesía de atención y de servicio.

Existe una propuesta de reestructuración del programa de la Empresa de Transporte haya la implementaron?

El programa existe, pero lo estamos haciendo un poco lento porque necesitamos algunos recursos y desafortunadamente hasta el momento no contamos con todas las unidades, entonces ahorita estamos tratando que la empresa llegue a su punto de equilibrio para trabajar sin perdidas, momentáneamente tenemos perdidas pocos y no que nos estemos quedando sin dinero, que gastemos más de lo que nos ingresa, no es eso, pero si no le estamos dando el servicio al 100% a las unidades como debe serse.

¿Cómo se esta implementado los elementos de infraestructura en la reestructuración?

Lo que es ya infraestructura, allí ya témenos que hablar con EMETRA, es la empresa reguladores del servicio urbano (transporte) allí nosotros estamos haciendo nuestros propios proyectos para presentárselos a EMETRA y que sea EMETRA que los autoricé, en cuanto a rutas hemos insistido mucho en los vehículos de mucha capacidad en transportación que están mal utilizados como son los vehículos articulados (los gusanos), ellos deben transitar en vías exclusivas y por el momento no lo hemos logrado pero se cree que en poco tiempo va ha estar.

¿Cuáles son los propósitos, o como se pretende lograr esta reestructuración?

La reestructuración lo único que nosotros tenemos que hacer es solicitarla a EMETRA y que sea EMETRA la que haga esa reestructuración, sabemos de algunos proyectos que tiene la municipalidad y el dinero que necesita la municipalidad para eso y el primer plan maestro que se va ha poner es la calzada Aguilar Batres y se principia al año entrante.

¿En relación de prestar buen servicio al usuario...?

Lo que más preocupa son los accidentes por la forma tan descortés con que manejan los choferes, personas que ni siquiera han dejado de bajar totalmente el bus, el bus arranca y hay muchos accidentes, posiblemente arrancar bruscamente cuando el pasajero todavía no está bien ubicado, todos esos pequeños problemas son los que más afectan al usuario, el trato de los choferes para con ellos, la forma de manejar brusca, es lo que más nos preocupa, insistimos en que el chofer insistimos que se tiene que saber comportar como persona, y tratar a los demás como seres humanos.

¿La municipalidad o los entes encargados como pretenden llegar a realizar...?

Como habíamos dicho son varias las empresas de transporte, la empresa municipal es una de las 100 empresas que dan el servicio entonces nosotros haremos esto con nuestros pilotos, capacitarlos más, entonces ya hemos tenido pláticas con la Universidad para dar esos cursos, incluso pretendemos que el piloto tenga un diploma, que saque un diplomado como chofer, como existen en otros países, mucho otros países, en América Latina.

¿Cree que solo los conductores necesitan esos cursos de capacitación?

No, desafortunadamente también el usuario, porque hay mucha agresividad social de parte de usuario hacia el piloto, esta es una forma que nos va a llevar más tiempo, pero también tenemos que empezar con eso.

¿Hay inicios de mecanismos hacia ese aspecto?

De iniciar inmediatamente con el problema no, pero si ya sabemos de la necesidad que hay y ya tenemos algunos documentos y ejemplo de otros países de cómo se ha llevado a cabo esa concientización del usuario.

¿Porqué no se generan los mecanismos en base a la realidad ...?

Posiblemente cuando se implementaron esos programas de educación, el pueblo, donde se implementaron estaban tan desconocidos como el nuestro en la actualidad, la idea de implementar algo que ya existe en otro país no es para copiarlo tan exactamente pero si sirva de base porque nos ahorramos mucho tiempo, no tratemos de inventarnos la pólvora o el agua azucarada como esto, debemos de ver como han evolucionado en cada países, muchas ideas que jamás se va a tomar en cuenta en Guatemala por lo inverosímil en nuestra poblaciones, pero si tenemos que ver cuales son las que más se asemejan a nosotros, por ejemplo en México tenemos varias poblaciones, estamos hablando del Estado de Guerrero, perdón, El Estado de León allí hay poblaciones iguales a las de Guatemala, la idiosincrasia, y allí es increíble con unos años de concientización se comporta increíblemente bien como cualquier otra civilización mucho más avanzada, una cultura como la europea allí tienen por ejemplo tarjetas como, tarjetas monedero como las que se usan aquí en los teléfonos, y todas la gente la mente, si quieren las meter si no, no, es un respeto increíble, lo mismo pasa en unos países en Colombia y en el Perú, entonces sobre eso tenemos que ver, tenemos mucha información, no es que vamos a pagar técnicos para hacerlo, la información ya la tenemos la estamos estudiando, y de un momento a otro, solo salgamos de la etapa más importante que es que la empresa trabaje a costo, llegar a nuestro punto de equilibrio vamos

a estar más tranquilos, podemos decir que la empresa salió a flote porque ahorita estamos nadando para sobrevivir, media vez nosotros nos sentimos vivos, vamos a ver como mejoramos, pero ahorita la lucha es para salir adelante, no podemos pues exigirle más a la empresa momentáneamente sin que salga adelante en su afán de ser como empresa, pero en el momento que este, afortunadamente tenemos muchas ideas que estamos poniendo en práctica y que hemos visto cada mes la mejoría. La empresa tiene 3 meses de funcionar la mayoría de funcionarios tenemos 2 o 1 mes y medio como en mi caso, entonces estamos tratando que todo lo que sabíamos anteriormente al trabajar en esta empresa pero para eso necesitamos tiempo.

¿Cuál es la experiencia de los miembros de la empresa en relación al transporte?

Bueno, yo no los conozco íntimamente para saber, a mí me nombraron director del directorio y no he tenido la oportunidad de hablar con cada uno para ver cual es su experiencia, sabemos que entre ellos han empresarios de éxito, hay gente del pueblo, usuarios del servicio que constantemente nos están dando información de en que estamos fallando nosotros, entonces es una mezcla de capacidades de conocimientos, experiencias, que es lo que creo que nos hace una directiva bastante heterogénea, donde podemos sacar una experiencia muy valiosa para salir adelante. Yo en lo personal tengo 12 años de esta dedicándome.

Nombre del Entrevistado: Ing. Fernando Valle
Cargo: Asesore de la Empresa Municipal de Transporte -EMT-
Lugar: Municipalidad de Guatemala.
Fecha: agosto de 2001
Transcripción: Licda. Adelaida Herrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-
PROYECTO: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL"

Nombre del Entrevistado: Arquitecta Beatriz de Antón
Cargo: Gerente de EMETRA
Lugar: Municipalidad de Guatemala.
Fecha: Agosto del 2001
Entrevista: Licda. Adelaida Herrera

¿Cómo se inicia o cómo surge EMETRA?

EMETRA fue creado el 9 de diciembre de 1996, con la visión y el enfoque que tuvo el Consejo Municipal de formar y crear una identidad de regulación para el transporte y al tránsito, al transporte obviamente todo medio de transporte que se moviera dentro de la ciudad de Guatemala dentro de su jurisdicción por supuesto, y el tránsito a dictar las medidas de ordenamiento de tránsito por ejemplo poner una pasarela, ordenar, facilitar el traslado de peatones por el nivel de tráfico que se movía en la ciudad, identificar de paradas también eso permitía algunos ciertos índices de mejora a la viabilidad existente.

La definición de los pasos a desnivel, la definición de cambio de vías, todo ese tipo de mejoras se iniciaron a realizar en el año de 1997, eso es prácticamente el enfoque y fin principal de la creación de EMETRA.

¿Bajo que circunstancias fue creada EMETRA?

EMETRA fue creada bajo un acuerdo de Consejo, realmente bajo la visión que tuvo la corporación municipal anterior, en función que fuera un órgano que se dedicara a estas dos actividades, porque anteriormente existía el DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA, que era quien regulaba, o la que entregaba o autorizaba a x cantidad de buses con x características para prestar el servicios.

EMETRA trabaja bajo reglamentos,

Si así es, EMETRA no trabaja con el reglamento de tránsito, trabaja con reglamentos propios por medio del transporte, tiene un reglamento de transporte colectivo urbano, un reglamento de taxi rotativos, otra de taxi estacionarios, otra de ruleteros, otro de transporte escolar y ahorita que nos estamos ampliando al área de productos perecederos transporte turismo, maquilas y todo lo que se mueve que tiene que tener una autorización de nosotros.....nosotros nos dedicamos actualmente a regular por ejemplo los diferentes medios de transporte según operativo específico, le contesto esto porque es muy fácil agarrar el reglamento que se va a emplear el de hoy, porque hoy vamos a garra el transporte urbano y sabemos bien en función de que lo estamos aplicando, también se ha estado pensando y lo hemos estado analizando integrar todo esto pero casi haríamos solo

una Biblia en lo que obviamente creemos que crea más complejo y lugar de tener seis reglamentos tendríamos un solo reglamento con seis capítulos pero eso está en evaluación, actualmente no nos ha provocado ningún inconveniente, al contrario eso nos ha permitido contar con diferentes reglamentos.

¿Los reglamentos se aplican a la realidad?

Si se fiscaliza la totalidad de aspectos que están incluidos en el reglamento, la respuesta es NO, actualmente nosotros sufrimos un cambio en cuanto a la fiscalización en la calle porque inicialmente en este año teníamos la pretensión que la policía municipal de tránsito que está trabajando conjuntamente con nosotros a partir de este año, se hiciera cargo, de la supervisión y fiscalización del sistema, obviamente para esto hemos tenido que hacer mil cosas actualización del equipo, no tenemos y nos hace falta mucho equipo como para ponernos a fiscalizar los vehículos ya que son más de quince mil vehículos los que estamos regulando y obviamente no lo podemos hacer con cuatro personas, necesitamos un grupo bastante considerable de más de cien personas en la calle dedicadas únicamente a este tipo de prestaciones, como para tener resultados eficientes, ahorita lo que estamos haciendo es tratando de responder a las necesidades de la población en base a las denuncias que se manejan en el teléfono 1-801-123030 y en puntos específicos que tenemos en diferentes puntos de la ciudad donde se está buscando lo que le molesta a la ciudadanía, y en función de esto obviamente estamos trabajando en estos momentos pero la respuesta es obviamente no porque no podemos hacer cumplir la totalidad de los artículos que están incluidos en todos los reglamentos.

¿Quiénes conocen este reglamento?

Obviamente los regulados conocen totalmente los reglamentos porque en la mayoría de casos existen asociaciones, en la mayoría de casos hemos tenido contacto con todos los diferentes gremios por diferentes razones, y en cuanto ellos vienen aquí lo primero que hacemos es decir que si ya tienen conocimientos del reglamento, -no, no- entonces les entregamos una copia pero obviamente en el momento que los reglamentos fueron creados, fueron aprobados por el Consejo, fueron notificados, fueron hechos bastantes publicaciones en diferentes medios de comunicación en los que se hace saber que se hicieron cambios a ciertos reglamentos para que las personas se acerquen a nuestras oficinas para obtener un ejemplar y así tener la reglamentación, el día que si estamos seguros que todos conocen el reglamento es para revisión anual, porque tenemos una revisión anual de todos los sistemas de transporte: transporte urbano fue en febrero, transporte rotativo fue en noviembre, estacionarios es ahorita en septiembre, cada año obviamente hacemos esas revisiones, ya que nuestro afán es de verificar que lo que está circulando en la calle está, es lo autorizado por EMETRA, de alguna forma tienen que cumplir en esos momentos lo que les está pidiendo, porque sino, no es revisado, es otra digamos de las opciones en que las personas han conocido un poquito más de la reglamentación que nosotros estamos requiriendo, pero casi nunca nos hemos topado con gente que venga y diga que desconoce que hay un reglamento.

¿Ustedes esto lo hacen por...?

No. Nosotros hacemos un anteproyecto aquí en EMETRA con el departamento de Jurídico y el departamento de Técnico así es como nosotros trabajamos, al tener ya el anteproyecto que ya esta revisado por estas dos áreas lo que hacemos es que si hay una asociación citamos a la asociación y les comentamos –miren a la asociación o grupo representante que sea les decimos mirentenemos o hemos identificado en la prestación de servicios o en registro o sea las razones que sean estas deficiencias y para eso el reglamento existente si es que hay, si no es necesario crea uno obviamente pues hemos plasmado en este documento, le damos una copia lléveselo y vea que en no esta de acuerdo, obviamente le va ha decir que no esta de acuerdo en todo, pero por lo menos nos lanza los puntos de vista de las posibles impugnaciones o de los problemas que pueda tener el reglamento cuando se publique, porque si usted no tiene contacto realmente con la persona que va hacer cumplir esto, esto se publica se le informa y de hecho no hizo nada, o sea que totalmente perdió el tiempo, pero esto si nos ha funcionado mucho, se les escucha y se les explica la razón por la cual no puede accederse a los que ellos están requiriendo, obviamente no es que no haya reglamento, y al entrar a este dilema hemos entrado a conmensurado ciertos datos interesantes donde ellos nos han aportado cosas favorables hacia los diferentes proyectos y ya al contar con las observaciones incorporamos lo que nosotros creemos conveniente, y volvemos hacer una propuesta y esto se aprueba en Junta Directiva inicialmente de EMETRA, al estar aprobada por Junta Directiva pasa al Consejo Municipal, el Consejo Municipal o aprueba y se publica en el Diario Oficial, al estar publicado en el Diario Oficial nosotros hacemos una información otra vez al regulado, en este caso a través publicaciones de Prensa, nota dirigida al gremio y a parte de eso volanteo a todos los implicados, así es como se trabaja.

¿Cómo dan a conocer ustedes los reglamentos a los usuarios?

No. Nosotros hacemos un anteproyecto aquí en EMETRA con el departamento de Jurídico y el departamento de Técnico así es como nosotros trabajamos, al tener ya el anteproyecto que ya esta revisado por estas dos áreas lo que hacemos es que si hay una asociación citamos a la asociación y les comentamos –miren a la asociación o grupo representante que sea les decimos mirentenemos o hemos identificado en la prestación de servicios o en registro o sea las razones que sean estas deficiencias y para eso el reglamento existente si es que hay, si no es necesario crea uno obviamente pues hemos plasmado en este documento, le damos una copia lléveselo y vea que en no esta de acuerdo, obviamente le va ha decir que no esta de acuerdo en todo, pero por lo menos nos lanza los puntos de vista de las posibles impugnaciones o de los problemas que pueda tener el reglamento cuando se publique, porque si usted no tiene contacto realmente con la persona que va hacer cumplir esto, esto se publica se le informa y de hecho no hizo nada, o sea que totalmente perdió el tiempo, pero esto si nos ha funcionado mucho, se les escucha y se les explica la razón por la cual no puede accederse a los que ellos están requiriendo, obviamente no es que no haya reglamento, y al entrar a este dilema hemos entrado a consensuar ciertos datos interesantes donde ellos nos han aportado cosas favorables hacia los diferentes proyectos y ya al contar con las observaciones incorporamos lo que nosotros creemos conveniente, y volvemos hacer una propuesta y esto se aprueba en Junta Directiva inicialmente de EMETRA, al estar aprobada por Junta Directiva pasa al Consejo Municipal, el Consejo Municipal o aprueba y

se publica en el Diario Oficial, al estar publicado en el Diario Oficial nosotros hacemos una información otra vez al regulado, en este caso a través publicaciones de Prensa, nota dirigida al gremio y a parte de eso volanteo a todos los implicados, así es como se trabaja.

¿Yo le pregunto usted es usuaria del transporte urbano?

Sí, lo utilizo todos los días.

Usted ha visto la calcomanía que nosotros hemos puesto en los buses tanto afuera como adentro que hay un número telefónico que dice como manejo, una amarilla que dice 1800123030, nosotros hemos promovido de alguna forma que la gente nos llame al principio nos llamaba y no querían decir ni su nombre por temor, ahorita hasta nos dicen me llamo tal y llámeme y cuénteme que hizo, eso nos ha permitido ha nosotros mejorar muchísimo, la comunicación que se ha iniciado con el usuario, eso es lo que nosotros buscamos, porque no tenemos capacidad de tener quince mil inspectores, pero si de alguna forma creo de que el contar con el apoyo de la ciudadanía que utiliza todos los días el sistema de transporte nos permite de alguna forma tener dos millones de inspectores en la ciudad de Guatemala que esta llamando a un número telefónico que nosotros obviamente estamos pendientes 24 horas de servicio, porque eso es llamada de 24 horas y a nosotros nos informan aquí, nosotros citamos al piloto aquí, citamos al piloto complicado lo sancionamos, lo hacemos firmar un compromiso, hay una lista de control de referencias de alguna forma, lo que reconozco que nos falta y por eso es que la gente dice que no hacemos nada, es porque no comunicamos nuestro trabajo.

¿y si usaran los medios de comunicación...?

Si es probable, pero como siempre estamos cortos de fondos para poder lanzar una campaña informativa, informativa de colaboración pero si obviamente no es malo, es una buena opción y una buena recomendación de implementar, documentar el informar a la gente de ese número para hacer saber todo tipo de situaciones.

¿Pero para las personas que no saben leer o escribir como pueden saber que existen medios para defender sus derecho al maltrato en el transporte?

Si probablemente no saben ni para que esta el teléfono ahí, la comunicación creo que es el canal más adecuado como para hacer llegar a la población la razón para que esta ese número ahí, eso es lo que definitivamente falta y en cuanto tengamos la pasividad de poderlo hacer creo que sería una de nuestras mejores inversiones, porque con solo ponerlas nos ha resultado sin decirle a la gente para que sirva.

¿implementan programas de capacitación, a quiénes?

Nosotros capacitamos pilotos es un programa que permite a través de cinco años tener un certificado a título profesional estamos en la segunda fase en este momento son cinco fases ya llevamos más de seis mil pilotos capacitados en la primera fase y tres mil pilotos en segunda fase, de los pilos el que andaba con el pelo suelto por lo menos ya se hace cola y el que usaba arete ya se lo quito y el que no se bañaba ya se baña por lo menos, el efecto en la población no se percibe, pero nosotros si lo percibimos dentro de la gente dentro del grupo

de veinticinco o treinta personas que recibe cursos de relaciones humanas de calidad total, de atención al público y de lo que es su percepción su autoestima como persona la tienen pero por debajo, pero no decirle en que niveles, nosotros hemos tenido que conocer muy de cerca este tipo de situaciones, también conocemos el nivel de estrés que un piloto maneja al estar de la cinco de la mañana a la nueve de la noche en un bus sentado todo el día, hasta padece enfermedades respiratorias, padece de los pulmones, de los riñones por estar sentado, de los pulmones por esmoque de la calle, las enfermedades respiratorias por el mismo esmoque de la calle, a las once de la mañana ellos están que ya no aguantan la desesperación del tráfico el sentimiento de..., es terrible lo que ellos manejan, no es por eso que justifiquemos que traten mal a la gente, pero el conocer su situación de comportamiento nos permite a nosotros de alguna forma entenderlo y además de eso prever la capacitación que nosotros estamos manejando desde el punto de vista correcto.

¿En que consiste el programa de mimos?

El programa de mimos lo ha estado coordinando la policía de tránsito, dentro de la políticas de educación vial, para no estar multando a la gente únicamente, si no enseñarle para multar después, para decir a mi no me contaron yo no sabía, obviamente esta es una campaña educativa en la que el objetivo principal darle a conocer a la población la importancia que es para el ciudadano como el mimo le indica por ejemplo de decía la señal del teléfono celular no, no, póngase el cinturón, utilice los pasos peatonales, córrase al bus en la parada, a la gente le decía aquí no hay parada córrase para allá, o sea que es un nivel educativo que permite a la población acercarnos de una forma amable en decirle que es lo que esta haciendo mal, como estamos acostumbrados los Guatemaltecos que siempre es que con las sanciones o con las cosas malas aprendemos, este es un programa que se ha implementado en diferentes partes del mundo y fue idea del señor Alcalde aprobar su implementación, más o menos por tres meses se hizo la prueba se retiraron ahorita, para regresar antes de navidad, y así vamos ha ir reforzando durante el año un programas militar a este con las cosas que nosotros creemos que ya la gente, si se pone hacerse una evaluación primero antes de sacar a los mimos, que la gente sigue sin el cinturón, sigue con el teléfono, sigue... tenemos que seguir con la misma campaña, pero si se hace de una forma permanente, ya no es campaña y lo interesante es que a nivel de la prensa hubo muy buenos resultados, por supuesto que también se comenzó a presentar la distorsión en el sentido que muchos se empezaron a vestir de mimos a pedir dinero, entonces la distorsión es la que hay que cortar en el momento y buscar otro tipo de mecanismos cuando vulva ha salir la campaña que de alguna manera no permita que esto se de, si no nos hace perder lo poco que hemos ganado, usted sabe que nuestro principal objetivo era el niño, porque el niño tiene mucha más retentiva que uno, ya que la próxima vez que usted salga de su casa dice mami te acuerdas que el mimo dijo que te pusieras el cinturón y ahí esta uno hijo tienes razón, es una situación que es educar a quien es el futuro de Guatemala, porque se lo hacemos a través de los adultos no va ha cambiar mucho, es lo que le dijo de los pilotos, tengo la intención que al terminar las cinco fases algo haya cambiado porque cambiar su patrón de conducta, jamás lo vamos a cambiar, es una persona que ha trabajado así por veinte años, que desde que nació se ha hecho así, no le va interesar cambiar por ninguna circunstancia.

¿En Guatemala la planificación urbana cree usted que sea uno de los problemas para el transporte?

Definitivamente si, nosotros consideramos que una ciudad planifica con una visión a largo plazo, es una ciudad que no puede presentar problemas como los que nosotros estamos viviendo en este momento, nosotros hemos tenido reuniones con el Departamento de Planificación, Catastro y demás de la Municipalidad de Guatemala en lo que si se ha podido determinar de alguna forma, la situación actual generada -¿por qué?-, el porque de cómo estamos en este momento y la única respuesta es que quienes se pasaron al lugar donde estamos, cuando se hizo el traslado de la ciudad no tuvo la capacidad visionaria de ver que estábamos rodeados de barrancos y que no teníamos opciones a donde conectarnos, o que iba hacer alta inversión de conectarnos dos puntos entre dos barrancos y además de esto la falta de regulación en cuanto al ordenamiento de la ciudad, estamos mixtos no hay área industria, no hay área comercial, no hay área residencial como tal ahorita todo es de todo, ese desorden también nos causa de alguna forma un efecto en la movilización del tránsito y del transporte, porque si usted trabajara cerca de su casa sería mucho mejor y si su hijo estuviera estudiando en una escuela o colegio cerca de su casa sería mejor, uno viven en un lado, sus hijos estudian hasta el otro extremo, los pobres muchachitos tienen que pasarse una hora y media en el bus y uno trabajo en el otro extremo, allí va uno, una hora de camino, ese efecto que cada uno de los cinco punto cinco cada miembro de la familia que tiene la ciudad de Guatemala, son los caos que estamos viviendo en este momento y el crecimiento obviamente de las personas que se mueven en la ciudad de Guatemala, que son el resultado de la ciudades dormitorio que tenemos en los demás municipios que están pegados con nosotros y de la unificación y de la necesidad de contar con un distrito Metropolitano que es lo que estamos trabajando nosotros, ya como estamos no podemos pensar únicamente en el municipio de Guatemala como tal, ahorita estamos teniendo reuniones con la Gobernadora en el sentido de trabajar los diecisiete municipios del Departamento de Guatemala, definiendo políticas conjuntas y situaciones de forma integral para trabajarlo como un todo, porque ya es imposible, y eso implica políticas de ordenamiento de tránsito, transporte, de agua, de linderos de muchas cosas, que es en este momento lo que se esta trabajando a nivel de gobernación.

Nombre del Entrevistado: Arquitecta Beatriz de Antón
Cargo: Gerente de EMETRA
Lugar: Municipalidad de Guatemala.
Fecha: Agosto del 2001
Transcripción: Licda. Adelaida Herrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-
PROYECTO: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL"

Nombre del Entrevistado: Víctor Hugo Figueroa
Cargo: Representante del CONSORCIO RAMIX
Lugar: Oficina. Mixco
Fecha: Agosto del 2001
Entrevista: Licda. Adelaida Herrera

¿Cómo se inicia el consocio o la empresa?

Cuando yo me inicié hace veinte años, me inicié con el propósito de no depender de nadie, porque lamentablemente no soy una persona preparada académicamente y si no que tenía que dedicarme a un oficio como se decían nuestros papas, porque lamentablemente no pude tener la oportunidad de seguir estudiando solo logré terminar los básicos y después me tocaba ayudar a mi familia económicamente, decidí con una liquidación de un trabajo que tuve y unos ahorros y el apoyo que tuve de mi familia comprar un microbús hace veinte años.

¿Cómo se incorpora a este consocio...?

Fíjese que en esa oportunidad yo mismo trabajaba el vehículo, cobrábamos quince centavos y el auto bus cobraba cinco centavos y de allí hemos venido trabajando con el transporte urbano y hemos venido afrontando desde esas fechas los problemas que hay, y en la actualidad son más drásticos con nosotros, en el sentido desde que el dólar se disparó, nosotros empezamos a tener problemas ya que anteriormente si usted se recuerda el dólar costaba igual que el quetzal entonces nuestros costos obviamente eran más bajos ya que todo lo que utilizamos nosotros es importado y lamentablemente desde que el dólar vino

umentando su precio, o nuestra moneda perdió valor se han visto problemas con el servicio urbano.

¿Cómo fue su experiencia como piloto?

Pues fíjese que como piloto yo trabaje alrededor de cuatro años, mi microbús empezaba a trabajar a las cinco de la mañana y terminaba de trabajar a las once de la noche lo hice así durante cuatro años, después tuve la oportunidad de comprar otro microbús, entonces ya teníamos o tuve que contratar un piloto para que manejara ese otro microbús, así lo hice durante mucho tiempo, trabajando de lunes a domingo durante dieciséis o dieciocho hora diarias, en mi experiencia hay cosas buenas y cosas malas, siempre se a criticado al piloto del servicio urbano como un patán, no todos son patanes, muchas veces la ira o la molestia de un piloto es provocada por los mismos usuarios que la mayoría de veces salen tarde de su casa para ir al trabajo y quisiera que en la puerta de su casa los estuviera esperando un autobús, en este caso para que lo lleve a su trabajo, desde allí empieza la problemática del piloto y el usuario donde el piloto lleva la peor parte porque nunca le han dado la oportunidad de defenderse, más sin embargo en la actualidad hay algunas cuestiones que están a favor de ellos y que ayudan en el trabajo.

¿Cómo se fue conformando la empresa o consorcio de RAMIX?

Cuando yo entre ha RAMIX, me recuerdo habían 144 microbuses, yo precisamente fui uno de los últimos 140 y algo me tocó más que todo prestábamos el servicio nocturno que era más donde la gente nos usaba como transporte y por la mañana prestábamos el servicio a las señora de la terminal que les acarreábamos sus canastos sus bultos, ya que en los autobuses no se los llevaban, de esa manera empezamos a prestar nuestros servicios, alguna veces trabajábamos de cinco ó seis de la mañana hasta la nueve de la mañana y luego entrábamos a la cuatro o cinco de la tarde para las... o en muchos casos se trabajaba toda la noche.

¿Actualmente cuales son los objetivos de consocio?

Sobrevivir, la verdad es que en la actualidad lo único que nos mantiene es la sobre vivencia muchos los que le dijo que éramos 144 estamos en 65 hoy a la fecha, muchos se han retirado y han preferido perder lo que perdieron y no seguirse endeudando muchos pues hemos tenido o tomado la decisión de endeudarnos para poder seguir trabajando, para no perder veinte o treinta años de trabajo, que de alguna manera la iniciativa privada si usted trabaja durante veinte o treinta años su liquidación viene y eso de algo le sirve para seguir y en el caso nuestro si ahí nos retiramos nos quedamos en la calle y con deudas y aparte que sin trabajo, muchos, muchos se han retirado hemos sido pocos los que hemos mantenido el transporte urbano, muchas veces se pregunta la gente porque hay transporte, porque viene mucha gente de Estados Unidos, y vienen y piensan que el transporte urbano es la minita de oro, como le dicen, y viene e invierten cincuenta o cien miel quetzales en una chatarra como le llaman y a los tres, cuatro meses van para afuera, aquí han desfilado en la empresa muchos y muchas personas que vienen con ese pensamiento, de que vienen e invierten en un su bus, o traen en un su bus rodado de los Estados Unidos y a los tres o cuatro meses venden lo que les queda de ella y se retiran y vuelven a los Estados Unidos, por eso es una

de las constante de que el transporte se halla mantenido, porque hay mucho dinero que entra de esta clase de gente y lo pierde en termino de seis meses y vuelven a regresar y otra parte es mi caso que yo tengo hipotecada mi casa y debo y tengo la esperanza que esto algún día mejore, que las autoridades, el pueblo y las identidades que tienen que ver con nosotros entiendan que el problema de transporte urbano es un problema económico, porque como guatemaltecos tenemos derecho de trabajar en nuestra patria y a devengar un salario o obtener una utilidad por nuestra inversión que tenemos en el transporte.

¿A qué se debe el fracaso de las personas que vienen e invierte en el negocio del transporte...?

Porque no es rentable el negocio los costos de operación rebasan los ingresos y entonces ellos ven dos o cuatro meses y ven que no es negocio se retiran.

¿Ustedes como salen a flote con este tipo de...?

Mire uno es la experiencia que nos ha permitido manejar el negocio, dos tal vez algunas facilidades de crédito que tenemos, tres en mi caso o en muchos casos se han hipotecado los bienes de la familia que vienen de herencia y cuestiones de esta naturaleza mucho han perdido sus casas, porque no las pueden pagar, muchos han desarmado sus vehículos en estos últimos días, a la gente se le funde un motor ya no tiene para reparación o ya no tiene quien le preste, porque ya le debe a los de los repuestos, a los de las llantas, ya les debe de diesel, aquí en el predio tenemos un par de autobuses que están siendo desarmados, porque ya no se puede seguir, ya no hay gente como antes que nos prestaba y lamentablemente en los bancos, no somos sujetos de crédito como transportistas, lamentablemente se ha quedado mal en las agencias, por ejemplo le voy a decir en la Mercedes Benz se les debe cientos veinte millones que quetzales que tuvieron que haberse pagado desde el 94 ó 95, esa es una de las cuestiones afuera que la gente no entiende, a nosotros nos dicen que son millonarios, somos millonarios pero de deudas, si no le debemos a los que nos venden los repuestos, a los que nos venden las llantas, el que nos da el diesel y al usurero porque como no somos sujetos de crédito, vamos a caer con el que presta plata al diez o quince por ciento mensual y muchas veces hemos caído en eso para tratar de sobrevivir y muchos ya entendieron eso y se están retirando y creo que poco a poco vamos ir saliendo todos si es que en determinado tiempo no se le pone asunto a lo del transporte.

Voy a mencionarle algunas instancias como la AEU, los Sindicatos, la municipalidad no porque la municipalidad, el alcalde el año pasado públicamente dijo que el valor del pasaje tenía que ser de dos quetzales, más sin embargo hemos estado con Pepe Pinzón para mencionar un nombre de que en determinadas reuniones nos ha dicho que miren señores nosotros entendemos su problema, pero no los podemos apoyar porque si no se nos viene el pueblo encima, AEU también ha hecho lo suyo, han participado en varios foros en la MULTISECTORIAL, es lo último sin embargo el problema es económico, ellos defienden que hay un bajo salario a nivel nacional, y están en toda la razón nosotros reconocemos que el salario de Guatemala es el más bajo tal vez de Latino América, pero como identidad de transporte, no es culpa nuestra, nosotros prestamos un servicio el cual tiene un costo, por lo cual el usuario debería de pagar. A nosotros se nos critica que andamos en chatarras, que andan en las calles, que mucho humo negro que estamos cobrando más de la cuenta en

algunos autobuses, pero yo le hago la pregunta a cualquiera que tiene un su vehículo, que preferiría el tener un su Mercedes Benz o una su chatarra, cualquiera va ha decir un Mercedes Benz, nosotros también, nosotros como autobuseros quisiéramos tener solo Mercedes Benz en la calle y que no nos este llamando a cada rato que se les estallo una llanta, ahora ya no se nos pinchan las llantas ahora se estallan, mire se fundió el motor, yo viene a ver porque se fundió este motor, si yo le hubiera hecho el servicio, servicio se le llama al cambio de aceite, en el tiempo razonablemente de cuarenta días, allí anduviera el bus, pero como los ingresos no me dan para hacérselo a los cuarenta y se los hice a los ochenta pero ya no llego, entonces la máquina se arruino, ya viene a crear un costo mayor para arreglar ese vehículo, en la actualidad tenemos el ejemplo del resultado de la MULTISECTORIAL que es la creación de la EMPRESA MUNICIPAL y honestamente cualquiera que quiera ver las cosas con objetividad y ver la realidad del transporte solo que vaya a examinar la EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE, en junio del 99 nos recogieron a del 2000, de los ochocientos buses nosotros entregamos setecientos sesenta buses caminando, nosotros entregamos esos setecientos sesenta buses caminando, y los cuarenta estaban por el cambio de aceite, por reparaciones sencilla, por menos de treinta días fueron entregados, es decir que la muni recogió en el mes de julio y agosto del 2000 los ochocientos autobuses, obviamente iban algunos con llantas lisas, y el mantenimiento a la máquina si se le estaba dando, el mantenimiento correctivo y el mantenimiento preventivo, le dijo esto porque ellos manifestaban en la MULTISECTORIAL muchas veces que nosotros nunca habíamos llevado los carros a las agencias, si los llevamos tres meses a las agencias y luego los servicios se los hacíamos aquí en nuestros predios porque, porque pagar la mano de obra en dólares si aquí la podíamos pagar en quetzales y con un costo menor que eso, entonces a esos buses si se les hicieron sus servicios a los veinticuatro días como mandaba el fabricante y por eso es que preferíamos hacerle el servicio y en algunos casos no pagar letra, porque no daba para las dos cosas, entonces vuelvo y le repito el fracaso de la EMPRESA MUNICIPAL, hace un año o quince meses se recogieron ochocientos autobuses, hoy día ellos tienen cuatrocientos cuarenta autobuses trabajando, los quinientos sesenta autobuses están tirados porque les falta llantas, porque se les fundieron motores, porque les falta alternador, porque les falta estárter, y si el negocio fuera rentable como ellos dicen, ellos tuvieran sus ochocientos autobuses trabajando, entonces una prueba de la realidad del transporte esta ahí, solo vamos a ver que paso de julio del 2000 para la presente fecha, solo con los ingresos y egreso de la EMPRESA MUNICIPAL y ahí esta la respuesta, el problema es económico, más sin embargo ellos tampoco durante estos quince meses han pagado una sola letra de los autobuses, nosotros si pagamos de los dieciocho meses que tuvimos autobuses nosotros pagamos doce, trece y catorce meses, en enero del 2000 dijo el Alcalde en su oportunidad –miren señores- yo se que nos tenían un apoyo económico de nueve millones de quetzales me recuerdo y de esa forma pagábamos las letras les dábamos mantenimiento a las autobuses y el sistema se mantuvo, después nos quitaron los nueve millones porque el señor alcalde entraba de nuevo y nos decía no va haber plata para ustedes tenemos que irnos a la tarifa, y de hecho se animo en abril del año pasado a autorizar un aumento en la tarifa de la convencional a un quetzal y libero la tarifa del preferencial y de las rojas con el propósito que estas pudieran tener el ingreso necesario para pagar su letra, más sin embargo esto no se dio por los problemas que usted ya sabe bochinches y todo ese tipo de cosas y volvemos a caer en lo mismo, los carros se están terminando algunos tiende a desarmarlos, y que venden un tambor, que venden una caja o

lo que queda del motor y esa es su indemnización de veinte o treinta años de trabajo, mucha gente se a quedado en la calle para mantener el servicio del transporte urbano.

¿Usted menciona que entregaron los buses, porqué ustedes entregaron los buses?

Tal vez me equivoque al expresarme, nos recogieron los buses, y con esto me estoy refiriendo a ochocientos buses que la municipalidad compro en el 99, porque el señor Beger era el alcalde y el decía que lugar que nos dieran subsidio, porque el subsidio se iba según ellos a la basura, ellos decidieron invertir en comprar ochocientos autobuses la municipalidad de Guatemala y en 1999, nos cancelaron las concesiones a todas las empresa y sacaron a licitación pública la concesión de las rutas y obligaron a las rutas porque teníamos que comprar los autobuses, porque si uno decía que no quería los buses no hay rutas, entonces a la par de las rutas venían los autobuses, en la compra sí se quiera llamar así como experto de transporte nunca nos llamaron para decirnos que clase de buses consideran usted que es el adecuado para la ciudad de Guatemala, según su experiencia, ellos hicieron el negocio para hacer su negocio y escogieron los buses que escogieron, unos buses que eran totalmente caros, comparados con los que nosotros trabajamos normalmente el Mercedes Benz aquí un collarín que es el que impulsa la canasta del Closet para que haya embriague, de una Mercedes convencional nuestra cuesta trescientos quetzales el más caro, y ellos esa misma pieza llegó a costar dos mil quetzales, entonces había algo raro en entre los fabricantes, entre los vendedores y compradores verdad, que hicieron el negocio, por eso le dijo que nos recogieron los autobuses, nos los vendieron hicieron una escritura de compra venta donde nos hicieron firmar que teníamos que firmar los autobuses y que eran de nosotros, pagamos un año o unos catorce meses, pues solo por un decreto municipal los vinieron a recoger, hasta la fecha no nos han notificada que recogimos el bus por esto, por esto, nuestros derechos fueron violados ahí, más sin embargo nosotros no quisimos pelear aunque ya habíamos dado el trabajo que habíamos desarrollado, porque nosotros queríamos que ellos se enterarán por su propias cuenta de la realidad del transporte, y ahí están los resultados de ochocientos buses, doscientos cuarenta trabajando y vayan ha ver esos buses, es un desastre verdad, no han pagado letra, ellos como empresa municipal para administrar esos doscientos cuarenta buses, según un medio de comunicación se gastan un millón y medio mensual en salarios y gastos de operación, y administrativos y hay aquí una empresa para mencionarle alguna EGA que tiene más de esos autobuses y en el costo de administración se gasta un millón pero al año, mientras ellos se lo gastan en sueldos de veinte o treinta mil quetzales para jefe de jefes o para el jefe y toda la gente que compone la empresa, la familia, porque dicen que son dos o tres familias que la trabajan, volviendo a la situación de la problemática del transporte yo le diría que examinen la empresa municipal hay están los resultados.

¿Ustedes que rutas son las que cubre?

Cubrimos de Mixco o sea de aquí del extremo esta una fabrica la Luz, salimos de Mixco al Centro Cívico, Av. Elena y tomas la ruta Terminal y en la ruta Bolívar llegamos hasta el Parque Colon, cubrimos también la colonia que se llama San José la Comunidad, también la colonia Satélite, que trabaja de la colonia Satélite al Centro de la Ciudad, tenemos varias rutas pequeños que van del kilómetro 21 al Parque de Mixco y tenemos una ruta del Parque de Mixco a una Colonia que esta a aquí arriba de la Fabrica la Luz, nosotros, como

transporte no se nos a querido dejar aumentar nuestras tarifas, pero las mismas rutas que nosotros tenemos las presta el transporte extraurbano, que son buses americanos trompudos y ellos si cobran un quetzal en los buses que nosotros tenemos como convencionales o uno cincuenta, pero como son extraurbanos no hay problemas que cobre, aquí de una ruta que tenemos nosotros del Parque para Altavista, nosotros en los autobuses, que por cierto los dos están descompuestos y el ingreso de ahí ya no da para arreglarlos, nos hemos tardado en arreglarlos, -cuando salga se los voy a mostrar- hoy la municipalidad autorizó dos microbuses, no se les pueden llamar ni microbuses porque son paneles, pero les autorizó un quetzal, mientras a nosotros no nos dejan ni elevarnos a un quetzal, tal vez con un quetzal pudiéramos prestar mejor el servicio nosotros, cosas como esas han hecho que nuestras empresas vayan fracasando, otras de **las cuestiones que no compartimos es la proliferación de los taxis rotativos**, muchas de las instituciones AEU, los Sindicatos, defienden que el usuario no puede pagar más de setenta y cinco y un quetzal, pero si usted va y se asoma a las calles de la ciudad, usted va a ver que cualquier gente le hace la parada a un taxi, ellos en un años, que se yo ellos tienen cuatro o cinco años empezó **Amarillo Express**, creo que es la empresa pionera en esto y ahorita tienen como tres mil taxis, entonces hay mucha gente de los usuarios que sí pueden pagar más de lo que es, y creemos que si ha nosotros se nos permitiera un mejor ingreso, nosotros pudiéramos tener mejores autobuses rodando en la calle y la gente no necesitaría de pagar un taxi, un taxi para llevarla de aquí de Mixco al Trébol le esta cobrando treinta quetzales, mientras nosotros pudiéramos tener una tarifa razonable, por menos de eso la estuviéramos trasladando con más seguridad, también al usuario, al recorrido que el usuario hace, hay muchos factores han incidido, más políticos que otras cosas, en que la tarifa no suba, nosotros hemos experimentado por ejemplo el año pasado cuando nos liberaron la tarifa preferencia la gente, el usuario el trabajador si pago la tarifa, pero los que se opusieron fueron los Sindicatos y la AEU, los mareros que se prestaron a tanto bochinche la gente que va a trabajar estaba consiente inclusive, hay mucha gente que no pide el vuelto del quetzal, sube y da el quetzal y se va y no lo reclama y hay mucha gente que el ayudante tampoco se lo da, porque eso pasa, esas son las cuestiones que atraviesa el transporte urbano.

¿Qué aspectos políticos son los que han intervenido en esta situación?

Desde mi punto de vista las autoridades municipales pretenden de allí saltar a la presidencia a un gobierno central y ya tenemos las muestras el señor Álvaro Arzú, fue alcalde municipal y de ahí salto a la presidencia, Oscar Beger candidato también de la municipalidad pretenden alcanzar el gobierno central y lo mismo esta pasando con el señor alcalde actual, yo creo que su trampolín es la municipalidad, para llegar al Gobierno Central, el señor alcalde actual antes de ser alcalde, cuando era candidato se acerco a nosotros, viendo nuestra problemática vio nuestros costos de operación, y dijo -aquí no hay otro medio más que aumentar la tarifa- porque el era enemigo de estar subsidiando los servicios porque la gente se acostumbraba a no pagar lo real, y uno de los problemas nuestros es que ha habido subsidios y se hablan de millones y de millones de quetzales, pero lo que le ha representado al usuario son quince o veinte centavos por pasaje por subsidio que nos han entregado y que pasa, ya un problema serio critico de transporte urbano que es económico, según nuestros costos de operación el pasaje debería de estar constando entre uno setenta cinco el convencional y dos veinte el servicio Preferencial, pero que pasa, por ejemplo hace dos años cuando licitamos una licitación publica, licitamos

a un quetzal el servicio convencional y a uno veinticinco el servicio Preferencial, ganamos nuestras ofertas a ese precio, pero que paso, nos llamo el señor alcalde y nos dijo miren señores –no me conviene que ustedes salgan a cobrar el quetzal- habló con el presidente en este caso era Arzú, eran del mismo partido, le proporcionó fondos para...en esa oportunidad nos llama el señor alcalde y nos dice –no puede permitir que ustedes cobren un quetzal o uno veinticinco, se me viene el pueblo encima y yo ya voy con mi candidatura para adelante y no pude ser eso, entonces lugar de esos veinticinco que ustedes van a cobrar de tarifa yo les voy a dar...-, nos represento diecisiete centavos los nueve millones daban para todos los autobuses, diecisiete centavos por pasajero y un autobús nueva para nosotros seiscientos pasajeros, entonces los nueve millones me vienen a representar a mí como dueño de un autobús dos mil trescientos quetzales al mes, entonces viene y decimos que el dinero se va a la basura, no les dijo que no se va a la basura y se los dije en la MULTISECTORIAL, se va para esas grandes petroleras, ni petroleras son las nuestras, ya que solo son importadores y ellos solo por facturar nos cobran un platal de utilidad y se los dije varias veces en la MULTISECTORIAL, mire Licenciado Velásquez porque no vamos como MULTISECTORIAL y vamos a sentarnos a ver las utilidades de las compañías exportadoras de combustibles que me contesto –mire Víctor Hugo eso es irnos a meter con las grandes ligas-, pero sí las grandes ligas nos están matando a nosotros con cobrar solo por facturar, había que buscar eso, entonces puede ver la respuesta que él me dio es política, porque él no se puede ir a meter con las grandes ligas, cuestiones como esas y como en Guatemala también la Constitución garantiza la libre empresa, entonces están en su derecho de obtener las utilidades que ellos consideren pertinentes para su negocio, más sin embargo nosotros que somos iniciativa privada no se nos da ese derecho, siempre se nos ha apuesto el pié en nuestro negocio, en nuestro negocio cualquiera sabe de transporte, si usted va con el chiclero le dice esos están ganando un montón porque miran pasar el bus lleno a las siete de la mañana y lo ven pasar de regreso a las siete de la noche, pero a las diez a las dos ya no lo miran lleno, y todo eso para nosotros representa un costo el mismo costo que tenemos en la mañana lo tenemos a las diez o dos de la tarde y así lo tenemos todo el día sucesivamente, el problema del transporte se ha politizado de cualquier manera, en la MULTISECTORIAL todos son transportólogos

¿Cuál fue su impresión y experiencia en la MULTISECTORIAL?

Fíjese que nosotros antes de la MULTISECTORIAL estuvo un foro que se llamo INSTANCIA DE RECONCILIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO, por los problemas que hubieron en el 90, tuvimos la experiencia que era una situación política, en esa oportunidad por consenso se llevo a cabo que iba a haber un aumento de diez centavos en el pasaje y un apoyo económico por parte del Ministerio de Finanzas, pero resulta que cuando nos presentamos para firmar el documento ya los señores de la Universidad, Sindicatos y la AEU, no quisieron firmar porque dijeron que no era factible para ellos, habían consultado con sus bases y que no se les había permitido, entonces en el último día de trabajo que íbamos a firmar nos dejaron otra vez ahí y políticamente dijeron que no, porque, porque no les convenía a sus identidades apoyar una situación de estas, esa experiencia se la comunicamos al Alcalde y le dijimos usted volvió a cometer otro error al convocar a la MULTISECTORIAL porque la verdad es que un problema de transporte lo debe resolver en este caso la Municipalidad, el Gobierno Central, el Congreso y los transportistas porque le dijo esto, los Sindicatos se atribuyen representatividad de mucha gente, pero las

autoridades que están fueron electas por mucha gente, por el pueblo, entonces la representatividad desde nuestro punto de vista la tienen las autoridades y obviamente, si usted va a entrevistar a esta gente, ellos le van a decir que los transportistas tienen jugosas ganancias y no es pertinente un incremento en la tarifa, pero ellos prefieren que haya escasez de transporte, prefieren que haya muertos, fíjese que el problema del transporte extraurbano porque cree que hay muertos, hay tanto accidente por que no se les da el mantenimiento adecuado a los autobuses, los costos de operación no permiten darle, los ingresos no permiten dar el costo adecuado al autobús entonces ahí viene, y allá en las carreteras el servicio extraurbano es peligroso porque se calienta más las llantas, o tal vez lo mismo, pero una llanta lisa, un estallón en carretera a alta velocidad allí vienen los resultados o sea que ha costado vidas el no ponerle atención al transporte, a los precios que deberían de ser, nosotros quisiéramos tener buenos autobuses, a mí no me gusta que a las nueve me llamen para decirme mire se me estalló una llanta, tal vez estoy comiendo, y tengo que dejar de comer e ir a buscar una llanta, traerme el carro y en la noche arreglar para que al día siguiente este el autobús funcionando porque yo tengo compromiso de pagar letra y pagar todo lo que debo llantas y todo lo que se necesita aquí, y si el autobús no trabaja el día siguiente no, nos atrasamos más de la cuenta, lo que yo percibí de la MULTISECTORIAL fue que se politizó desde un principio, uno de los grandes responsables del fracaso tal vez de la forma en que el transporte urbano esté en Guatemala es el Licenciado Velásquez, él no se porque razón odia el transporte, él se ha opuesto sistemáticamente ha buscar una solución al problema del transporte, pero yo siento que él tiene algo personal en contra, hemos tratado de investigar pero lo más que nos han dicho es que un pariente de él murió atropellado por un autobús, y que de allí viene eso pero no hemos profundizado y no sabemos si eso es cierto o no, otra de las cosas que se nos mencionaba es que el licenciado Velásquez tiene aspiraciones a la rectoría de la Universidad, y que por eso él tenía que buscar un papal protagónico dentro de la misma y esas eran las cuestiones que poniéndonos el pie a nosotros él iba hacerse imagen en el ámbito donde él quiere realizarse y creo desde mi punto de vista que la MULTISECTORIAL se politizó, hubo mucha gente que se retiró porque vio esas situaciones y se retiraron al principio había oposiciones contra el licenciado Velásquez pero el cabildeaba por grupitos y a la siguiente reunión ya los tenía a su favor, como transportistas éramos dos votos contra treinta y pico de identidades que habían allí, o sea que nuestras opiniones eran nulas, y raras veces se nos dio la oportunidad de presentar la realidad de la situación, pero no nos entendieron y allí están los resultados en la calle, pérdidas grandes en la Empresa Municipal, porque esa es una pérdida tremenda son cincuenta millones de dólares que entre seis meses más van a estar tirados y reparar esas unidades va a ser un costo grandísimo. El problema es bien serio y no está lejos que haya solo taxis rotativos, o aquella gente no pueda pagar un taxi va a tener que andar en pick o en camiones.

¿Ustedes en la empresa brindan capacitación a sus pilotos?

Si hay algunos convenios con la Municipalidad de Guatemala entonces se están desarrollando cursos de capacitación a los pilotos, donde cada unidad contiene varios temas como relaciones humanas, detección de fallas, primeros auxilios para el autobús, cuestiones como esas son donde están siendo capacitados nuestros pilotos.

¿Cuál es su relación con EMETRA?

Pues llevamos una relación normal con ellos, ellos como reguladores y nosotros como prestadores de servicios, más sin embargo hay unas cuestiones que nos alteran un poquito, pues el día de hoy están haciendo un operativo donde se están llevando los buses detenidos porque no portan la tarjeta de operación, o la tarjeta de circulación del vehículo o el piloto no este con su documentación necesaria la requerida, tenemos problemas allí, porque en nuestras unidades se sube cualquier clase de gente, últimamente nos han estado asaltando a diestra y siniestra, se han dado la tarea de llevarse los papeles de los autobuses, porque los pilotos no les han dado dinero porque el dueño de este bus me cae mal y así han destruido nuestros documentos o mucha gente los pierden y por esas razones no se cargan los papeles en regla y hoy precisamente la empresa esta haciendo revisada por la Municipalidad de Guatemala por EMETRA en este caso y ya tenemos en lo persona me detuvieron un bus porque el piloto no tenía la tarjeta de operación, y el otro porque al piloto no se le ocurrió llevarse su licencia a trabajar, entonces me acaba de llamar que se lo llevaron entonces, son cuestiones que se tienen que dar, no estamos de acuerdo con esto pero en muchas veces ellos tienen razón también no vamos ha defender a la gente que no trabaja como debe ser, hay en algunos casos que si nos oponemos que nos exijan que los autobuses anden en buenas condiciones, porque no podemos mantenerlos en buenas condiciones, derivados de nuestros bajos ingresos, allí si hemos discutido bastante, que ellos quisieran que los buses anden impecables también para darse una buena imagen que EMETRA está ordenando el servicio de transporte y salir ellos con su caballito blanco, hay algunos momentos que más de lo que se les da a los autobuses no se les puede dar, nos preocupamos por frenos que es lo indispensable y porque la máquina ande lo mejor posible, muchas veces nos rompen un vidrio porque el chofer no le dio la cuota al marero, entonces viene este y nos rompe un vidrio y casi a diario nos viven rompiendo los vidrios, entonces no podemos estar reponiéndolos porque a los pocos días están los buses otra vez igual, la tapicería también es nuestro problema, hay buses que salen de tapicería, porque la muni nos exige que se arreglen pero a los dos tres días ya vienen shiletiados, entonces lo que se está haciendo últimamente es ponerles madera para ver que duren un poco más y eso va en contra del usuario, porque ya no es la misma comodidad de algo acolchonado ha que ande en la pura madera.

¿Administrativamente como funciona el Consocio y la empresa?

Fíjese que aquí hay sesenta y cinco autobuses y hay sesenta y tres dueños, cada uno administra su propio autobús, en este caso yo tengo dos autobuses, entonces yo velo porque esos dos autobuses estén bien, la oficina aquí tuvo que recortar personal, aquí ya no hay secretarias, el contador es de medio tiempo, y solo una persona que vende tarjetas y entonces cada uno de los autobuses paga una cota diaria, que nosotros le llamamos tarjeta, compra su tarjeta y con ese dinero nosotros tenemos que pagar el predio, tenemos que pagar los pocos empleados que tenemos, el agua, la luz, y teléfono esa es la forma en que operamos aquí, en el servicio urbano, al menos en el privado no hay sociedades anónimas que funcionen como tal, hemos comprobado que han sido un fracaso, no se puede manejar el transporte como sociedad anónima, porque ya la burocracia de una sociedad aumentan. los costo de operación se elevan, aquí por ejemplo muchas veces es el piloto, muchas veces él cambia fricciones, no paga de mecánico, él lava su autobús, el va ha comprar sus

repuestos y el arma, y hay costos de operación que no aparecen en ningún detalle, porque yo lo hago, recién vine es de comprar unos repuestos para un autobús que tengo parado, entonces estoy gastando gasolina, mi tiempo y el costo del vehículo que me sirve para movilizarme, ese costo no está detallado en el costo de operación y un sueldo que debería de tener yo por administrar mis autobuses.

¿Qué otro tipo de empleo tiene?

Pues aquí nos dedicamos a otras cosas como comprar carros, y los vendemos, si algún particular viene y dice mire mi carro tiene problemas allí se lo medio arreglamos, o sea que damos como asistencia mecánica si usted quiere, para ir agenciándonos de otros fondos, en mi caso yo me dedico a comprar y vender vehículos y es algo que me ayuda a sostenerme.

¿Cuál es la visión de aquí a cinco años con el transporte y el ordenamiento de la ciudad?

Fíjese que es bien difícil contestarle a esto porque si nosotros en este año no tenemos un apoyo económico, yo creo que nuestra visión pueda ir más haya de los primeros seis meses del próximo año porque la situación está muy difícil es la más difícil que el transporte a atravesado, entonces nosotros lo que quisiéramos es que nos sentáramos a la mesa y discutamos realmente la situación del transporte que se busque una solución, que en este caso no hay muchas salidas, es un aumento en la tarifa, o es un subsidio del gobierno hacia el usuario, y la otra es que nos permita crear una nueva categoría del transporte que vaya dirigida al mercado de los taxis por ejemplo, que a mí me permitan poner un autobús con buenos sillones que vayan solo sentados si usted quiere con aire acondicionado o con televisión pero que ese autobús cueste lo que realmente vale, un servicio de esos.

¿En qué basaría usted su experiencia como para poder brindar una solución al problema?

Fíjese que todo redundando en lo mismo, si ha nosotros no se nos atiende en el problema económico, vamos a ir cerrando las puertas, afortunadamente horita se han salido varios, que se dedican a otra cosa y están felices de la vida, tal vez devengando un salario, ya no tienen aquellas presiones mira se quedo el bus, mira fui a chocar, muchas veces nos están demandando, porque ahorita no tenemos para pagar choques, entonces preferimos que los buses se vayan detenidos y algún día los sacamos o el pobre que le toque que un bus lo choque lleva las de perder, porque aunque haya buenas intenciones no hay como pagar los choques, porque tampoco están presupuestados y no hay en ningún costo de operación, pero yo sí le diría que nos pusieran atención a la tarifa el transporte puede mejorar considerablemente, obviamente como empresas tenemos derecho a ganar, queremos que se nos permita realizar ese derecho y poniéndole atención a la tarifa tiene que mejorar, a nosotros se nos acusa del robo que hacen los pilotos, nosotros hemos estimado y tenemos muchos gente de nuestros socios manejan, sabemos cuánto hace un socio y cuanto hace un piloto entonces la evasión anda por el quince o veinte por ciento, con diferencia entre uno y otro, el socio viene y me dice yo hice ochocientos quetzales, viene el piloto y me trae seiscientos cincuenta pero el socio no se cobro su sueldo y tiene derecho a cobrárselo y el piloto si se cobro su sueldo y más de su sueldo, consideramos que si nosotros logramos considerar la fuga, parte de lo que recuperemos se lo tenemos que devolver al piloto porque le dijo esto, el sueldo de los pilotos anda por mil quetzales al mes, y peor hoy día no se

puede mantener una familia, y máxime los pilotos que tienen suerte con las damas y tienen más de dos o tres mujeres entonces el sueldo de ellos tiene que ser un poquito mayor, entonces yo le dije que si nosotros recuperamos parte de eso tenemos que pagarles mejor a ellos, o sea legalizarles lo que se llevaban, porque yo día no aparece a la hora de despedirlos en un pasivo, entonces más sin embargo si esto se lleva a controlar por medio de lo que están llamando los ojos electrónicos o algún mecanismo de control, obviamente tienen que mejorar nuestros ingresos, pero tenemos que mejorar los salarios.

¿Ustedes como propietarios cree que al poner la tarifa real para ustedes, no existiría luego otro argumento que la tarifa no es suficiente para cubrir las mejoras en el servicio?

Yo le voy a decir algo, cada año hay inflación, el problema del transporte es que pasaron veinte años sin trasladarle a la tarifa la inflación, entonces me recuerdo que en la Instancia de Reconciliación teníamos un acuerdo “miren mucha va aumentar ahorita diez centavos y en enero esperamos el informe del Banco de Guatemala para ver cual fue el porcentaje de inflación y ese va automáticamente al aumento a la tarifa y también va automáticamente a los salarios” iba de la mano, entonces nosotros estuvimos de acuerdo obviamente también los de la clase trabajadora también estuvieron de acuerdo y entonces de esa manera nosotros nos vamos a mantener al punto de que si hoy compramos a doce quetzales el diesel el otro año lo vamos a comprar a doce cincuenta por inflación, también en nuestros ingresos va a haber lo que recompensa la inflación, entonces aquí hubo un receso de muchos años, en que no se trasladó nada de eso, yo recuerdo que en el tiempo de Vinicio Cerezo subieron veintiséis centavos el galón de diesel y ni modo nosotros no estábamos acostumbrados que subiera el diesel, porque si usted se recuerda los precios del combustible tenía precio tope y nosotros teníamos precio tope, entonces no había mucho que aumentar, porque ellos nos mantenían los precios durante mucho tiempo, pero cuando liberaron el precio de los combustibles a nosotros no nos liberaron nuestros precios y cuando el combustible sube no solo sube el diesel, sube las llantas, suben los repuestos porque, porque las personas que vende estos productos los transporta y ellas si le sube el precio del transporte a sus productos y nosotros nos hemos mantenido y muchas veces a la gente no le gusta, pero a nosotros nos han llamado malos administradores, porque no eficientamos nuestro negocio, hace diez o quince años o veinte pongámonle el lustre valía cinco centavos, las gaseosas valían seis centavos, la libra de azúcar valía cinco, entonces el transporte valía cinco, los cigarros no se, pero son cosas que no van dentro de una canasta básica, para ponerle el ejemplo, hoy por ejemplo cuanto vale una gaseosa y el pasaje porque vale setenta y cinco centavos, somos malos administradores o son muy buenos los de las embotelladoras, o trasladaron todas sus inflaciones a la nacional y la importadora a sus ventas, la azúcar por ejemplo esa la da la tierra, nuestra patria la produce, y cuanto vale una libra de azúcar, entonces porque el transporte es la excepción, entonces nos decía hace poco una persona del gobierno miren ustedes se deberían de profesionalizar y tecnificar, si dijimos nosotros no nos oponemos a eso, nos gustaría sentarnos y ver el libro del ingeniero Velásquez que tiene el doctorado en planificación Urbana creo yo, y mejorar nuestra experiencia, pero yo le ponía el ejemplo de la EMPRESA MUNICIPAL, en la EMPRESA MUNICIPAL hay licenciados, Administradores de Empresas y Contadores hay Ingenieros, hay Arquitectos, miren los profesionales como están administrando la EMPRESA DE TRANSPORTE, pero lo que yo considero que a nosotros lo que nos ha mantenido es la práctica de muchos años, que tenemos de andar en las camionetas, porque viene cualquiera

nuevo en seis meses pierde sus cincuenta o cien mil quetzales y se va, de regreso a los Estados Unidos a poder trabajar otro poquito y cuando venga de regreso, ya no compra más autobuses, compra cualquier otra cosa menos autobuses.

Nombre del Entrevistado: Víctor Hugo Figueroa
Cargo: Representante del CONSORCIO RAMIX
Lugar: Oficina. Mixco
Fecha: Agosto del 2001
Transcripción: Licda. Adelaida Herrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-
PROYECTO: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL"

Nombre del Entrevistado: Luis Gómez
Cargo: Representante de METROBUS
Lugar: Oficinas. Nueva Montserrat, Mico
Fecha: Agosto del 2001
Entrevista: Licda. Adelaida Herrera

METROBUS es con el nombre que fue bautizada la empresa a raíz de la licitación de año 98, en la municipalidad de Guatemala, se llamaba COOPERATIVA METROPOLITANA DE AUTOBUSES y su nombre comercial era METROBUS, en este caso se cambio la empresa como cooperativa y se paso a Sociedad Anónima, por efecto de licitación y ahora es METRO TRANSPORTES Y COMPAÑÍA LIMITADA. Y siempre se le sigue llamando METRO BUS, pero realmente es METRO TRANSPORTES LIMITADOS.

¿Cómo se inicia o nace la idea de este grupo?

Pues el METRO BUS somos en un cien por ciento, nos unificamos veinte personas de socios la empresa EGA, todos teníamos unidades en EGA y en ese tiempo salió, la participación de Mercedes Benz en el año 91, sacaron en esta empresa de METRO BUSES, con cincuenta buses modernos y con la idea de dar un servicio diferente inclusive dando una tarifa más alta, pues este servicio no tuvo éxito en cuanto lo que ellos decían que con el transbordo y todas esas situaciones, pero la empresa en su acreditamiento, esta fue adquirida por unos transportistas que no recuerdo sus nombres ahorita, en el año 90-91 y la verdad que fue un fracaso, estos señores no pudieron ni amortizar las deudas, porque los metas que han implementado a pesar de que se tenía una mejor tarifa que las preferenciales nuestras y las convencionales también, ellos no pudieron pagar las letras, la Mercedes Benz vino como al año de operaciones intervino la empresa, las instalaciones de la empresa

estaban en el kilómetro seis, siete carretera al Atlántico, allí era donde guardaba METROBUS, y ya con intervención de Mercedes Benz, la empresa cerro sus puertas ya que se tenía demasiado problema y ellos eran una empresa vendedora de autobuses no operadora, sin embargo quisieron salvar la situación pero creo que no fue posible, y la empresa volvió a fracasar por segunda vez, los buses pasaron parados dos años en las instalaciones de Mercedes Benz, les hicieron algunos reacondicionamientos, creo que muy pocos, cuando surgió nuevamente la idea de Mercedes Benz de vender esto como una empresa en su totalidad solo que metiendo treinta autobuses nuevos modelo 94, en ese momento 95, adjuntando la flota de cincuenta y dos buses que eran los modelos 90, estos ochenta y dos buses se estaban vendiendo en un precio de cincuenta millones de quetzales, aproximados y se negocio al final creo que como cuarenta y dos, se adquirió la empresa con un millón de quetzales en garantía que todos aportamos equitativamente con forme las unidades que íbamos a adquirir las veinte personas de EGA y esas veinte personas nos consideramos solidarios y mancomunados en ese proyectos para comprar la empresa completa y así es como opera actualmente la empresa, con un montón de problemas casi a punto de cerrar, nuevamente porque de las deudas solo llegamos a abonar trece millones de quetzales y creo que tenemos una deuda actual de veintinueve millones de quetzales desde cinco años para acá, en cinco años para acá con mucho optimismo creemos que esta empresa iba hacer una de las mejores empresa con mucho animó, nosotros por ejemplo en el caso personal cada quién para juntar ese millón de garantía que nosotros dimos a la Mercedes Benz, porque ellos nos pedían garantías hipotecarias, nosotros en ese momento sabiendo lo difícil que era el transporte urbano no quisimos dar garantías hipotecarias, si no que dimos un millón en garantía, se millón cada quién sacó un préstamo por su lado y se junto el millón, se le llevó a Mercedes Benz y así fue como se realizó la negociación, teniendo en cuenta que la deuda adicional era de cuarenta y dos millones pagaderas, como seis mil quetzales mensuales cada autobús, eso venía a darnos un plazo de cinco o seis años para pagarlo y la verdad le dijo que ya vamos cinco y la deuda que hemos amortizado tal vez será un veinticinco por ciento de lo que realmente debimos haber pagado.

¿Qué capacidad de amortización tienen ustedes a la deuda?

Mire nosotros actualmente, nuestro compromiso original era de tener seis mil quetzales mensuales por autobús, eso significaba que si tenemos ochenta y dos buses, son casi medio millón mensual lo que nosotros deberíamos abonar a la deuda para salir en el tiempo establecido, pero sí usted hace cuentas que nosotros en cinco años que llevamos de operaciones precisamente el primero de octubre fue la fecha que empezó operaciones nosotros estamos cumpliendo cinco años, nosotros hemos pagado doce millones de quetzales, es como si hubiéramos pagado dos años de cinco años, tenemos tres años de tener una recesión increíble, para nosotros los buses hacen un aproximado, un promedio de seiscientos quetzales en la épocas normales, el transporte urbano tiene horas pico horas valla, también épocas tipo y épocas valla, por ejemplo nosotros de la flota completa treinta autobuses están en la ruta de la Universidad de San Carlos, esa ruta es una de las que tiene dos trimestres al año fuertes que los estudiantes, que los ingresos pueden ser que a nosotros nos lleguen a setecientos en esas épocas, pero las épocas de vacaciones que son dos trimestres, también al año hay curso de vacaciones de diciembre, hay curso de vacaciones en el mes de mayo, como yo he visto a la Universidad, empieza a finales de enero, se estudia febrero, marzo, abril y a principios de mayo ya empiezan hacer más intermitentes

las asistencias, porque empiezan los exámenes finales y todo lo demás, esta en esos meses la huelga de dolores y otras situaciones entonces viene hacer tres meses y luego tenemos mayo y junio y casi mediados de julio que no hay clases y hasta mediados de julio se vuelve a normar el ciclo, entre eso hay un curso de vacaciones en el mes de junio, pero la afluencia no es igual, entonces igual pasa cuando se termina en el mes de octubre ya en los primeros días del mes de noviembre y diciembre y se inicia hasta enero otra vez y por eso decimos nosotros la Universidad es hasta cierto punto buena le llamamos nosotros hasta los tres meses son rentables, en los otros tres meses nos baja si mucho llegamos hacer en el curso de vacaciones quinientos, y en las épocas que no hay ni cursos de vacaciones se termina haciendo hasta trescientos cincuenta el pasaje, bueno existen también los sábados y domingo, el domingo por ejemplo el pasaje viene hacer de trescientos pasajes diarios, por cada domingo, los feriados, la universidad tienen un montón de feriados por ejemplo la huelga de dolores tiene creo que son cinco viernes los que se leen boletín y la gente sale temprano y ha veces ni siquiera hay clases y entonces todas esas cosas a nosotros nos vienen a mermar y nosotros tenemos calculado un promedio de seiscientos boletos para hacer un promedio más o menos equitativos en cuanto a una posible pérdida en cuanto a la fuga que tenemos en lo que es el piloto, pero fíjese nosotros tenemos la siguiente táctica nosotros mandamos un socio, hay un socio que maneja en la empresa, ese socio se va ha manejar en la ruta, miren mucha yo hice seiscientos pasajes entonces nosotros exigimos a nuestros pilotos seiscientos pasajes tal vez es de las formas más arcaicas que tenemos para controlar pero realmente se controla, si nosotros tenemos realmente seiscientos boletos y se gasta doscientos cincuenta en promedio en combustible nos quedan trescientos cincuenta quetzales y de allí hay setenta y cinco quetzales que se le paga al piloto por turno, nos quedan doscientos setenta y cinco, gastamos setenta y cinco esos son gastos a grosso modo, quetzales de combustible diarios nos quedan doscientos quetzales, perdón eso es de llantas de lo que le mencionaba y aquí restemos por ejemplo la letra, seis mil quetzales al mes, sería doscientos quetzales, entonces allí prácticamente a nosotros no nos quedaría nada, pero hechos en cuenta todos los costos de operación que hay, tenemos veinticinco quetzales de la administración de la empresa, tenemos desgaste de los vehículos, imprevistos como choques, prestaciones laborales, tenemos gastos de repuestos, entonces esto doscientos quetzales que nos están quedando para la letra restamos veinticinco de administración nos quedan ciento setenta y cinco, le restamos cincuenta quetzales de repuestos nos quedan ciento veinticinco, de los ciento veinticinco yo tengo que pagar todo lo demás y a la larga póngale nosotros hacemos cuenta que nos quedan cincuenta quetzales diarios, estamos hablando que nosotros tenemos un ingreso menor al que tiene un piloto, porque de estos cientos veinticinco se pagan muchas cosas, si el carro se descompone nuestras reparaciones son de miles de quetzales, si estos cincuenta quetzales venimos a agarrarlos nosotros y empezamos a juntar estamos hablando que en un mes de operación, aprovechando todos los días hábiles en un mes tenemos mil quinientos quetzales y se nos arruina una llanta, la llanta cuanto cuesta, la llanta cuesta seiscientos quetzales aproximadamente entonces, nuestra capacidad de amortización no existe, lo que nosotros los doscientos quetzales que nos están sobrando aquí, que nosotros le ponemos letra lo invertimos en la administración, en repuestos, en mantener las unidades trabajando, si nosotros llegáramos a tener un ingreso adicional cubriendo los costos, lógicamente tendría que ir la letra allí que son doscientos quetzales diarios, que es la letra que Mercedes Benz pone, entonces por eso le digo que tenemos grandes problemas económicos porque la empresa tiene dos meses y medio que no le ha dado un centavo amortizado a la letras, durante los meses de enero,

febrero, marzo y abril llevamos nosotros un aproximado de sesenta mil quetzales mensuales, que no representa ni mil quetzales por bus, diario, estamos hablando que son de veinticinco a treinta quetzales diarios que nosotros teníamos la capacidad de amortizar, pero en ese tiempo se tenía una ayuda del gobierno central, como de dos mil quinientos quetzales mensuales entonces allí fue donde pudimos amortizar, luego de allí para acá en esta época no hemos podido amortizar nada porque realmente nuestros costos no nos cubren, nosotros debemos veintinueve millones a la Mercedes Benz, pero realmente de donde lo sacamos, el millón que estaba de garantía ya lo abonaron a intereses por mora creo yo, porque realmente no hemos amortizado, en mucho tiempo, viéndolo así ya si de doscientos quetzales diarios que yo me comprometí a pagar estoy pagando veinticinco, es un doce por ciento creo yo lo que nosotros estamos pagando del compromiso total, yo creo que estamos en ciertos aprietos y lo más lamentable es que la mejores unidades del servicio urbanos que son las unidades CAYO, que vinieron en el año 94, muchos mejores de las que de la Municipalidad de Guatemala que vinieron en el año 98, porque nosotros les llamamos fiambre, un fiambre porque venia chasis internacional, motor Mercedes, caja Tremem, ejes hito, los buses Cayo de METROBUS son autobuses Mercedes Benz originales chasis, motor, carrocería, perdón carrocería no porque es brasileña, es una de la más grandes constructora de carrocerías de Brasil, entonces eso nos viene a redundar en que nosotros esas unidades puede ser que vayan a salir del servicio urbano, vayan a salir recogidas por la agencia.

¿A qué otras actividades económicas usted se dedica?

Yo en realidad desde hace dos años, el transporte urbano fue un negocio de familia, en el que se inicio por ejemplo mi hermano, el mayor se inició en textiles ellos, la mayoría de mi familia tiene actividades textiles y ellos ya casi se salieron de todo esto, ya ninguno tiene, para ser franco solo dos hermanos somos los que estamos con transporte y yo me estoy dedicando ahorita a la importación de vehículos livianos, esos a raíz de ver la problemática, bueno me tengo que dedicar a otra cosa porque tengo que darle de comer a mi familia, ya no puedo seguir con el transporte urbano, entonces hemos, o yo he viajado a los Estados Unidos y he tratado de importar vehículos usados, la verdad es que son ingresos adicionales que uno en cierta forma va apaleando su situación de lo que se dedica porque nuestro desde que yo salí de la secundaria, fue a lo que me metí, fue ha tener un bus, y agarrar créditos, el record familiar de créditos era muy bueno en la agencia, entonces los créditos venían muy fáciles, yo me metí a muchos compromisos con Mercedes Benz, inclusive llegue a deber diez unidades a Mercedes Benz.

¿Actualmente con cuantas unidades cuenta?

Con ocho, porque de la diez que yo me metí a deber allí, también adquirí unas por la calle eran tres, eran trece unidades en total las que se debían en Mercedes Benz pero yo las estaba amortizando, de las trece yo ya vendí cinco unidades, para que otras personas las sigan pagando y yo actualmente tengo ocho unidades, y los autobuses que yo inicie que estaban pagados, esos autobuses ya los saco la municipalidad por modelo, y esos es totalmente fuera de servicio, esos ya no tuve la oportunidad de seguirlos trabajando, porque uno era modelo setenta y tres y el otro sesenta y nueve.

¿Con esos vehículos que hace la municipalidad?

Los saca de circulación y nosotros lo desarmamos, y no nos queda otra, en muchos casos se desarman y en otros se llevan al interior de la República, la mayoría he visto yo en algunos departamentos de varias empresas trabajando en los departamentos.

¿Cuáles son los requisitos para entrar a la empresa?

Pues nosotros en la empresa actualmente no tenemos gente que ya ingresado, o sea que nosotros nos formamos un grupo en Sociedad Anónima y ese mismo grupo tiene las unidades.

¿A partir de que año...?

El año 94, 95 por allí fue, fue en el 95.

¿Pero su familia en que año...?

¡Oh!, en el transporte se iniciaron en el año 80, a través de Cooperativa EGA, como le dijo de la EGA se compro esta empresa totalmente o sea como si METROBUS fuera una ala de EGA, porque somos socios en EGA y somos socios en METROBUS, no todos los socios de EGA son Socios de METROBUS, pero todos los socios de METROBUS son socios de EGA.

¿Con cuantos socios cuenta METROBUS?

Nosotros somos veinte asociados y no hay ningún requisito, aquí por ejemplo se ha ido gente que ha venido aprobar y que ha dicho mira aquí de doy un metro bus y trabájalo y paga tu letra y a ver si te sale, y yo soy testigo de un socio que le dio a un señor otro ajeno a la empresa, le dio un metro bus para que lo trabajara y a los cinco meses se lo devolvió más deteriorado de lo que él se lo había entregado.

¿Cómo hacen ustedes en sí para sostener la empresa?

A base de no pagar letras, o sea nosotros que el dinero que nos entra, que deberíamos de pagar letras es lo que nos sirve para mantener a los buses trabajando, ahora la empresa se sostiene en base a una cuota, lo empresa como administración se sostiene en base a una cuota que todos lo buses pagan diariamente a la empresa, son los veinticinco quetzales que yo le decía de administración, viene el asociado y paga veinticinco quetzales diarios para mantener inspectores en los extremos, secretarias, contador un mensajero y lógicamente las dietas de los directivos.

¿Cómo hacen para mantener en sí el negocio del transporte?

Comernos las unidades, hay mucha gente que nos dice a nosotros, hay una pregunta que siempre nos hacen, y yo le he querido responder y es bien difícil pero es bien fácil a la vez responderla -¿porque si ustedes están en el negocio y no es rentable porque no se salen?- porque nosotros tenemos muchas garantías en contra de nosotros a la hora que nosotros perdamos la empresa, que pasa por ejemplo si mañana a nosotros Mercedes Benz nos como METROBUS una demanda, nosotros firmamos una escritura donde dice que respondemos con nuestros bienes presente y futuros, eso es algo que de cajón ponen en las escrituras cuando uno tiene una deuda, imagínese las demandas que podría llegar hacer Mercedes Benz contra nosotros, yo creo que mucho ha tardado, mucho ha tardado Mercedes Benz para hacerlo, pero sin embargo nosotros, inclusive hay gente en el servicio urbano en general que tiene casa empeñadas, porque sacó un préstamo hipotecario para comprar una unidad y luego no pudo pagar ni el préstamo, hay muchas situaciones así, bien complicadas y nos dicen a nosotros, pero si no es rentable porque ustedes mantienen los buses trabajando y eso es lo que nosotros hacemos, porque el dinero en el transporte es engañoso, en la noche y tal vez es un tipo de vicio porque es un dinero en efectivo, todos los días se maneja efectivo no se maneja crédito, si son quinientos quetzales los que entran yo agarro los quinientos me los meto a la bolsa izquierda y al otro día sacó trescientos quetzales de la bolsa derecha para amortizar cien, cien, de mis deudas y me quedó con cien, eso sirve para mantener mi costo de operación digamos el personal, pero porque es esto, porque vienen y chocan una camioneta y ya no le arreglamos un faldón y bomber, se le quemó la luz alta ya no va el bus al electromecánico y se le arregla la luz alta, se le abrió un hoyo a la carrocería, y lamentablemente se le rompió un vidrio, no lo podemos comprar, mientras antes nosotros cuando el negocio era un poco rentable, entonces nosotros veníamos y poníamos, se ponía un vidrio inmediatamente no quiero sencillo, quiero un vidrio dúplex, un vidrio que aguante, ahora se ponen vidrios de cinco milímetros que a la larga son muy riesgosos para la misma gente, esos son los vidrios que cuando se quiebran se parten en lajas, imagínese el riesgo que corre hasta el mismo usuario de tener vidrios de esa naturaleza, no son de aquellos vidrios que se despolvarían todos y no lastiman si no son los que se convierten en laja, eso es importante, póngale que se arruine el motor, yo he visto yo he sido testigo porque yo todavía voy a la venta de repuestos a pedir un crédito y trato de arreglar un motor con repuestos nuevos, pero yo he visto y hay gente que a mi me ha llamado que la tejas por ejemplo del cigüeñal las que usa el cigüeñal las que dicen chumaceras, la gente las va ha buscar usadas en la venta de repuestos o le llaman a uno diciéndole que si no le sobro unas tejas que me puedan prestar, porque fíjese que las más están peores, a base de eso, a base de comernos, por eso dijo yo nos comemos la misma unidad, en ves de estos cien quetzales, poner un vidrio, ir arreglar un choque, ir arreglar algo que este molestando, lo que sucede es que yo me como esto, me estoy comiendo parte de la unidad ese día, si no le arreglo la bomba de inyección y hace unas grandes humazones entonces estoy comiéndome la unidad, estoy dañando más mi motor y cuando se caiga haber que hago, haber si lo reparo, o no lo reparo, pero allí miro yo que hago en el momento en que ya me quedo, y en muchos casos hay gente que yo he escuchado actualmente en los últimos meses, que la gente le cae un bus y la gente no tiene ni para comer empieza a vender su bus por piezas, voz mira no te va ha servir tu motor, no voz te lo vendó, empieza, y como va ha terminar esa unidad, se convierte en chatarra realmente, así es como nosotros mantenemos realmente los autobuses trabajando, a base de comernos la unidad todos los días, porque el dinero que entra es solo para pagar y mantenerse y cuando la unidad cae y realmente tiene algún problema más serio ya no se puede levantar la

unidad, entonces todos los días, y algo que he dicho muchas veces en que repercute nuestra mala situación, repercute en que las unidades están notablemente deterioradas, y así va seguir siendo y entre más las autoridades tarden en buscarle una solución al transporte va ha ver peores unidades, y lastima, porque se ha dado un últimamente un problema que dicen –es que los transportistas están pintando los buses de color rojo y son unas chatarras y cobran un quetzal, pero los buses se están pintando porque según el reglamento municipal, los autobuses del año 98 para arriba pueden ser PREFERENCIALES Y TIENE DERECHO DE COBRE UN QUETZAL por el modelo no por el estado físico, entonces hay unas unidades viejitas, que están en mucho mejor estado, que una unidad modelo 95, pero en que repercute esto, que la unidad modelo 79 digamos, lo que pasa con ellas es que ya son unidades pagadas, las unidades 80 se terminaron de pagar en el año 85, las unidades, esos todavía eran buenos tiempos para el transporte, las unidades 85 se terminaron de pagar en el 90 y las unidades del 92 para arriba todavía no se han terminado de pagar, entonces a un bus viejito ya usted no tiene porque comerse la letra, ya usted tiene por ejemplo la opción de decir bueno lo que ingresa se lo meto al bus y allí se queda y eso es la flamante situación de los buses viejitos quizá esta mejor que de los buses nuevos, porque los nuevos póngale que están pagando su letra, entonces este dinero no se lo pueden comer, las unidades no se pueden comer ese dinero porque si no las recoge la agencia, en muchos casos arreglan el bus o pagan la letra.

¿Cuál fue la mejor época para el transportista?

Yo creo que fue en el año 80 al 85, hasta el 88 podría decir que fue una época buena, después del 88 los buses subieron mucho de precio, fíjese que nosotros pagábamos unos autobuses modelo 85 que se pagaban setecientos quetzales de letra, en el año 88 salieron unidades nuevamente que fueron de la flota más grande del 87, 88 pero los 87 se vendieron hasta el año 88, entonces después del 85 pagaba setecientos de letra 87, 88, 89, vinieron a pagar tres mil de letra ya, allí fue un saltó impactante ya, decía la gente, esa letra no se puede pagar, afortunadamente allí hubo un salto de tarifa de veinte a cuarenta centavos, entonces la situación volvió hacer un poco normal cuando fue de veinte a cuarenta centavos y creo que todavía teníamos un tipo de ayuda, después de esa las unidades que salieron en el 91, 92, 93 las letras eran de seis a nueve mil quetzales mensuales, entonces allí empezó el problema de los años 90 para acá. Desde que el metro bus entra a operaciones y a partir de esa época el salto de los precios internacionales de los autobuses fueron exagerados, entonces allí empezó el problema y nosotros adquirimos todavía confiando en el transporte, adquirimos un promedio de ochocientas unidades preferenciales, -está empresa- no, nosotros como transporte urbano, nosotros en sí fueron cien, EGA fueron cincuenta, otra empresa adquirió treinta, otra cuarenta y esto vino a redondear en un encaramiento en el servicio urbano, de esas ochocientas cuando se empezaron los buses preferenciales, se hacían trescientos pasajes diarios, con un compromiso de seis a nueve mil quetzales porque plan A nueve mil doscientos quetzales de letra para salir en cinco años, plan B siete mil cuatro eran de letra para salir en siete años, plan C seis mil quinientos para salir en ocho años, entre seis y nueve mil, yo me acuerdo que empezamos algunos pagando nueve mil quetzales de los demás buses que estaban todavía en circulación, porque allí teníamos flota inclusive de años anteriores, como le dijo que nos ayudaban a pagar esos buses, vino la licitación, afuera los buses del 77 para atrás y allí **murió el amor**, ya se nos acabaron recursos para seguir amortizando para pagar esas unidades.

¿Por qué motivo deciden adquirir más unidades?

Creo que una de las razones fundamentales es que nosotros siempre se nos acusaba y eso lo platicamos a niveles mayores en la asociación, eso siempre se nos decía, siempre se les ayuda y nunca invierten y nosotros venías invirtiendo, porque el parque vehicular ahorita es de dos mil seiscientos autobuses aproximadamente, de esos dos mil seiscientos las unidades todas son del año 78 al 81 abran unas cuatrocientas después del año 82 al 85 abran otras seiscientas, del 85 al 87 abran otras seiscientas unidades, nosotros decidimos renovar muchos buses, se sacaron buses, en el año 88 me recuerdo que en EGA se decía, fulano tiene tal bus, va ha sacar un bus nuevo en la Mercedes y va ha sacar el que tiene, la idea era de mejorar el servicio, el año 92 hubo una reforma ostensible con las preferenciales y allí, solo allí son ochocientas unidades y me atrevo a decir que en el 94 al 98 son dos mil seiscientas unidades las que están actualmente.

Ahorita nosotros nos encontramos en la puerta de un problema la municipalidad va ha sacar cuatrocientas unidades hasta el año 81, con que se va ha reponer, si estas unidades no hay con que reponerlas, a parte son las de la empresa municipal, pero las nuestras esas son.

¿Qué capacidad tienen para cubrir las rutas?

Yo pienso que actualmente las rutas se fueron muy afuera de la capital, tal ves eso es otro de los problemas esenciales, fíjese que ahora no podemos hablar cuando en los años ochenta, las rutas eran Primero de Julio, la Florida, todas las rutas normales puchica ahora las rutas del Milagro, ahora el Milagro se extendió hasta Sacoj Chiquito, o Sacojito no se como le dicen, la ruta de la Florida se extendió hasta San Pedro Sacatepéques, por allá en la zona Catorce se fue de la ruta Del Pilar se fue al Pajón, Santa Catarina Pinula, a Piedra Parada, hay unas rutas que por la Aguilar Batres se extendieron hasta Amatitlán, las rutas por la Petapa se fueron has Villa Canales, entonces como que ya la urbe, es un poco más amplia, antes hablamos de un parque vehicular de mil unidades para solo la ciudad capital, pero ahora metimos en cuenta todos los municipios aledaños, la mayoría del departamento de Guatemala, entonces esta gente se multiplico para acá, y esta gente ya necesita su transporte para la ciudad de Guatemala, entonces yo creo que esa es una de las cosas que nosotros ahorita ya no consideramos que la situación de los autobuses debería bajar, porque cuando nosotros teníamos las ochocientas unidades trabajando las de la Empresa Municipal, no ochocientas hablemos de un promedio de setecientas sesenta, más dos mil quinientas nuestras, había un parque vehicular circulando de tres mil quinientas unidades pongámosle y lo que si había es mucha afluencia, minuto a minuto uno se ponía en la Calzada San Juan venía uno, dos tres, cuatro carros uno tras otro y no había momento en el que no dejara pasar y la gente bajaba y subía y era un servicio más eficiente, cuando la Municipalidad recogió esas setecientas sesenta trabajando más las que nosotros teníamos en mantenimiento, ellos actualmente creemos que tienen unas doscientas o doscientas cincuenta trabajando, ahora nosotros lo dijimos y lo prevenimos antes, ahora vamos a volver a los años 80', cuando las paradas estaban aglomeradas en las horas pico, la gente ya no se podía trasladar y los buses iban llenos, regresamos a los años 80', pero regresamos y tenemos el siguiente problema, que es otro de los problemas que tiene el transporte urbano, la hora pico por la cantidad de unidades que tenemos, los buses van de aquí para acá y se

tardan hora y media en el trafico, cuando regresan para acá no traen nada, porque las rutas tienen nada, porque las rutas tienen en la mañana son sacaderas, sacaderas de gente y llegan hasta ser una locura en la mañana viajar en camioneta, pero cuando el bus regresa para acá se fue la hora pico, ya de regreso no trae nada, unas dos o tres personas vienen para el otro lado y cuando regresa ya viene hacer cola por ya la gente se traslado en hora y media se traslado pero solo existe una carrera buena para todos los buses y luego no hay nada en la calle, una que otra persona anda por allí desempleados o la gente que trabaja en las horas valle, que su trabajo es andar en la calle, se queda toda la mañana muerta a medio día sube un poquito más cuando es época de los estudiantes y luego vuelve la hora valle en la tarde, a las seis de la tarde todo mundo viene de regreso y es una vuelta más buena y los buses puede ser que lleguen a tener cien personas, a trasladar en una vuelta y en la de la tarde hacen otra vuelta, pero aparentemente solo que los buses, yo no me explico como es que la gente dice –pues las camionetas van topadas- claro es una vez al día en la mañana y una vez al día en la tarde, entonces una media buena carrera a medio día por los estudiantes, y a veces la mayoría se cuele, entonces hasta eso estamos afectados, entonces fíjese que vienen por ejemplo tenemos un inspector que le da dos minutos a esta, cuando todos estos dieron la vuelta, los buses no quieren salir del extremo, y a que voy si no hay gente, entre carrera y carrera los muchachos hacen de diez a doce carreras diarias, así para arriba y para abajo, pero de esas doce, dos hay fueron de a cien pasajes cada una, son doscientos quetzales y las demás entre cincuenta, sesenta, veinte o diez llegan hacer cuatrocientos pasajes o sea que hacen un promedio de cuarenta por cada carrera y cuarenta por carrera significa todos sentados, imagínese, quiere decir que son seis vueltas de las cuales una es de doscientos y las demás hacen un promedio de cuarenta por cada uno, ochenta por cada uno porque son cuarenta de ida y cuarenta de regreso, entonces nosotros le ponemos ochenta por cinco carreras son un total de cuatrocientos y en eso nos basamos nosotros para exigirles los seiscientos pasajes.

¿Qué rutas cubren...?

METROBUS cubre la Universidad, Los Proyectos, Lomas de Portugal hacia el Centro Cívico, pero actualmente no se esta cubriendo, cubre Valle Dorado para el parque Colón, cubre Nimajuyú para la novena calle y cuarta Av. Y cubre Santa Catarina Pinula para la 18 calle.

¿Ustedes tienen mapeada toda esa información?

Creo que sí, no le podría asegurar pero creo que sí, porque los croquis generales, nosotros los compramos en tiempo de la licitación, como iba ha ser la rutas y todo, pero la información era muy general, entonces cuando ya se adjudico el sector a cada empresa, entonces solo nos quedo la información general, no se nos dio un croquis general de las rutas, pero creo que si existen algunos mapas, esos mapas creo que los tiene la municipalidad, lo que es de todas las rutas la Municipalidad, existe un libro que existe yo lo tenía por aquí pero lo preste, libro que era una guía del transporte urbano, un libro que se hizo por parte de la iniciativa privada una especie de publicidad, estos señores hicieron un libro de todas las rutas allí esta específico. Carlos Morales representate de la Unión él tiene el libro.

¿Cómo visualizan ustedes el transporte de aquí a cinco años...?

Yo por ejemplo ya no me visualizó dentro del transporte sería lo primero que le diría, creo que las situaciones van a reventar, las cosas van a explotar, en determinado momento van a explotar y van a llegar a un deterioro total del servicio urbano, total en él que yo espero ya no estar en el servicio urbano, porque se que el sufrimiento va hacer mucho para nuestra gente, y las dificultades van hacer muchas también, de todo esto siempre surge algo, siempre hay gente que sobre vive, vamos muchos que ya no vamos a estar en el servicio urbano y va haber gente que va ha sobrevivir, probablemente ellos le van a tener que dar solución, yo creo que actualmente los gobiernos, el gobierno municipal no le importa si no su imagen política antes que el bienestar de los servicios, yo creo que estamos en una etapas, exageradamente negras en relación a las corrupciones, ha nosotros nos preocupa mucho que la EMPRESA MUNICIPAL por ejemplo operando doscientas unidades, tengo moral para decirlo porque yo soy socio de EGA tenga un millón y medio para operar mensualmente en lo administrativo, inspectores y todo lo demás, cuando ha nosotros como EGA tenemos un millón anual con trescientas cincuenta unidades, es realmente preocupante, en que se va todo ese dinero, a nosotros nos hace falta mucho dinero, todo ese dinero que se esta malgastando y si las unidades estuvieran en nuestro poder, estuvieran trabajando, eso sí a nosotros nos estuvieran exigiendo, que pagáramos las letras, pero a ellos se las paga el gobierno central a través del Banco Centroamericano, entonces como no va hacer rentable, pienso que EMETRA, la Policía de Transito, La Empresa Municipal solamente son creadas como fuente de ingreso, no como para favorecer al ciudadano, y nos podemos dar cuenta en los acosos que sufre la misma población, no solo lo del transporte urbano, el acoso que sufre de la PMT (policía de municipal de transporte) ellos tienen un presupuesto anual millonario y tienen que sacarlo a base de multas, y todavía tiene que haber una rentabilidad si no, no la tuvieran, yo creo que no se opondrían tanto a disolverla en cuanto si ellos no tuvieran algo por que defenderla, y no hacer el sueldo de toda esa gente, téngalo seguro. La Empresa Municipal es una fuente de corrupción muy grande en que la burocracia es primero y EMETRA es un ente regulador ineficiente a mi criterio.

¿En que consiste la ineficiencias de EMETRA?

Que van sobre lo mismo, van sobre el dinero y no en los objetivos, yo un día molestando a una persona en EMETRA, hay una plaqueta enfrente que dice: -Nuestra misión...ta, ta, atender al ciudadano, rápida y eficientemente para resolver los problemas- yo me estuve cinco horas esperando para que me atendieran, siendo una persona conocida, es un tanto, creo que prepotencia, creo la que existe allí, en tratar de afectar, de afectar y recopilar multas, y no le importa realmente que se mejore el servicio por ejemplo, hablando de la Empresa Municipal no es controlada por EMETRA, nosotros tenemos millones como servicio urbano, en remisiones, pero la Empresa Municipal no tiene, entonces como se puede trabajar con igualdad de condiciones, con ente municipal que el gobierno le paga las letras, EMTRA no fiscaliza, la policía Nacional de transito no les pone remisiones a ellos y el gobierno les paga el Banco Centroamericano, a nosotros quién nos paga nuestras letras, nos ponen remisiones y todavía así somos acosados por EMETRA, nosotros como METROBUS hemos encontramos una salida, nosotros hicimos una negociación con una empresa publicitaria para que nos pusieran publicidad y lograr de obtener algunos fondos extras adicionales, y están pintados de Rexona, HB Ole, nosotros hemos sido los

iniciadores de eso. Eso lo autoriza EMETRA, pero ellos nos dice que no se puede, es que la población y realmente no es la población son ellos, son los votos que los llevan a esto, hay muchos rumores de que ellos sigan siendo políticos y van ha seguir teniendo puesto en el gobierno, a través del servicio urbano quieren hacer votos, pero los de los buses de publicidad son acosados, dijo porque si no nos ayudan que no nos jodan, porque nosotros estamos consiguiendo un ingreso adicional, ponen trabas para todo, para todo, que para esto, que lo otro, que revisión cada quince días, cuanto perdemos nosotros en eso, a los demás buses no se les controla, pero a nosotros sí, y se nos multa, se nos manda a traer, se nos saca de la ruta, y por un bomber que por alguna cosa, miremos los buses de la Empresa Municipal, con que moral será que ellos nos exigen si no ponen el ejemplo, pero nuestro buses si los acosan y los acosan porque tienen publicidad y nosotros estamos teniendo un ingreso adicional y saben cual es esta razón, porque a ellos la empresa publicitaria que ellos contrataron para la Empresa Municipal, les quedo mal y les quedo mal, porque la empresa publicitaria que a nosotros contrataron, ellos fueron más astutos en el mercado y consiguieron espacios publicitarios, cuando la Empresa Municipal iban ya iban atrás de los de nosotros, entonces ya no pudieron obtener nada, entonces yo lo llamó tipo de represalía.

¿Cuál es el objetivo que usted que la Empresa Municipal cuente con asesores?

Pues el objeto es tener a la gente de la MULTISECTORIAL, contenta y comprada hasta cierto punto, porque si un asesor debería de existir en la Empresa Municipal sería un transportista, el transportista que sufre todos los días el calvario de arreglar su unidad, de apretar sus centavos para hacer más eficiente su dinero o como dijo el vice-alcalde –que se eficienten más los transportista para que puedan de sus recursos puedan hacer trabajar el transporte, ese transportista debería hacer el asesor, no deberían de existir asesores, debería ser el gerente general de la Empresa Municipal, porque él va hacer trabajar al Empresa Municipal, cada uno de nosotros como transportistas podemos hace trabajar esa empresa sin necesidad de asesores. Nosotros somos mecánicos, compradores de repuestos, remachadores de fricciones, licenciados porque también arreglamos los problemas legales de los choques, nosotros somos todo y no necesitamos tanta gente ni tantos asesores, para nosotros visualizar cual era nuestra visión, yo creo una de las cosas que hacen allí es pagar sueldos para comprar voluntades, eso es lo que hacen realmente.

¿Para los consorcios como se podría llegar a la eficiencia del transporte?

Nosotros creemos que lo principal es tener la tarifa real, si nosotros tenemos una tarifa real, cualquier empresa, cualquier usuario, cualquier persona, hasta la más ínfima persona de los usuarios nos podría a nosotros exigir una bombilla quemada, no digamos un bomber no puesto, un mal servicio, un servicio ineficiente, cualquier usuario nos lo podría exigir y nosotros deberíamos de estar en la obligación moral, no solo legal si no moral de prestarle un mejor servicio porque él paga para que lo atiendan bien y todos los servicio se pagan y creo que sería una de las soluciones básicas, se da la tarifa real y el usuario que exija, a través de un ente que tenga la solvencia moral y legal como de digo de exigirnos a nosotros una prestación de servicio y con que moral nos van a exigir si son políticos y nos agarran de una forma política. –

¿el usuario no es político?- no el usuario no es político, me refiero a la Empresa Municipal a la empresa reguladora, ellos actúan de una forma política, ellos no tienen la solvencia moral cuando ellos no son algo eficiente, ellos no nos cumplen a nosotros, las licitaciones son una farsa, los acuerdos son violados constantemente, los violan por sus propios intereses políticos, aquí solo hay dos cosas, aquí el que sale perdiendo solo es el usuario, porque si hay una tarifa real, no hay aumento fiscalizador eficiente y si no hay una tarifa real tienen peores buses, tienen unas unidades super deterioradas, que realmente repercuten en unas situaciones difíciles como los accidentes.

Nosotros cuando tuvimos una reunión con el Vicepresidente de la república, nos decía aquí ustedes tranquilos porque aquí al transporte extraurbano lo intervenimos y allí están tranquilos, así es como quiere que se les trate, esta bien le dijimos, pero sabe que se está equivocando, porque eso va a repercutir que la persona no puede comprar llantas, el transportista no puede comprar llantas, no puede comprar los accesorios para mantener las unidades en perfectas condiciones mecánicas y físicas, mire en este gobierno cuantos accidentes extraurbanos ha habido, yo creo que han sido mucho más que en gobiernos pasados, es increíble que en Villa Lobos que aquí, que allá, ¡puchica! es increíble lo que ha pasado con los accidentes, ha sido por eso, ellos creen que esas son las soluciones, no son así.

¿Hay una problemática sobre el pasaje escolar como...?

Nosotros tuvimos las malas experiencias de los bonos escolares porque a nosotros se nos daba, vale la pena mencionarlo, el estudiante se subía y daba su boleto y nosotros teníamos que hacer un trámite engorroso para ir a cobrar esos boletitos existía cierta corrupción entre los mismos pilotos, llegaba mi piloto y se iba a vender los boletos a otro socio, a la mitad de precio, entonces el socio se esperaba y era un buen negocio para él, porque él cobraba, y habían empresas de trescientos cincuenta buses, póngale que daban un millón de boletos y una empresa con veinticinco buses reportaba un millón de boletos, no era posible, nos estaban haciendo de chivo los tamales a nosotros, luchamos porque el gobierno se lo diera directamente al alumno, que el alumno reciba el subsidio del gobierno, que si no le sirve para irse, le sirve para ir a McDonald o para comprar a veces droga, en algunos casos le sirve inclusive para ayudar a su misma familia, o sea que hay de todo, unos utilizaban bien los recursos y otros mal, pero es problema de ellos, ellos tenían que pagar su pasaje, entonces nosotros creemos que la ayuda a las clases desposeídas es importante es que hay unos salarios de hambre, en Guatemala hay unos salarios de hambre, que si yo me pongo con un cheque de mil quetzales al mes, que hago con mil quetzales al mes, para mantener a mi familia, que hace nuestra propia gente asalariada, que nosotros sabemos que hasta cierto punto tienen razón de robar porque los salarios son demasiados bajos, pero no se puede aumentar si no hay una tarifa real, a mi me encantaría que mis pilotos anduvieran de traje y yo sentir la sensación que ellos se están superando y que yo me estoy superando, pero yo para cada día yo voy peor y ellos van peor que yo todavía, yo les digo a mis empleados – miren muchá si yo estoy bien, ustedes están bien, si yo estoy mal ustedes están peor- es una realidad, entonces yo creo que las ayudas a las clases desposeídas deben de llegar, deben de llegar de alguna manera a los subsidios escolares, que es una de las formas que se ha ayudado al estudiante, pero si no en algún otro tipo de cosas, no se me ocurre nada ahorita, pero en el aumento de los salarios tal vez, para que la gente tenga como adquirir sus bienes y servicios y sus cosas necesarias para vivir, lo que estamos viviendo a nivel nacional es

increíble, lo del hambre, hace algunos años me entere de que hay gente que tiene allí por Izabal en su dieta mangos verdes, porque no tienen otra cosa que comer, eso repercute en otros fenómenos sociales, destrozo a unidades, mala educación, malas costumbres, delincuencia, robos a los autobuses y una niñez que cada día se va formando con más y más deficiencia y más y más problemas que a la larga nosotros decimos si se va poder seguir viviendo en Guatemala con esta situación, repercutiendo en que la riqueza esta mal distribuida, y como la riqueza esta mal distribuida hay mucho resentimiento social, y el resentimiento social es el que trae toda la clase de nuestros problemas e incluyendo el transporte urbano, hay un resentimiento social, a alguien se le ocurre decir en una radio –es que esos millonarios- esos millonarios nos estamos muriendo del hambre como dijo alguien.

¿Ustedes como gremio del transporte han organizado algún estudio...?

Pues creemos que si los subsidios, a nosotros se nos ha acusado toda la vida que los subsidios no nos lo den a nosotros porque nosotros los utilizamos mal, a pesar como le dijo nosotros hemos renovado unidades, arreglado buses, tenemos una flota bastante moderna, por ejemplo en Panamá tienen buses modelo cincuenta operando y tienen veinticinco centavos de dólar, a sí quisiera estar yo, pero nosotros no queremos que el subsidio se mal interprete, que nosotros queremos que se nos ayude, porque si la gente no puede pagar esa tarifa, nosotros le decimos al gobierno, la constitución dice que el Estado es el obligado a prestar esos servicios, y como la gente no lo puede pagar y el gobierno, y el gobierno no lo puede prestar entonces nos lo concesionaron a nosotros, entonces nosotros le decimos al Estado miren señores mire señor Estado si usted no puede, porque si nos tuviera que dar el compensatorio de tarifa de lo que nosotros necesitamos tendría que dar como treinta millones mensuales para compensar lo que nosotros cobramos de tarifa, nosotros decimos no, dernos siquiera quince o veinte centavos de subsidio a nosotros en vez de darnos un quetzal, ese dinero no es viciado llega directamente al transportista, entonces es un dinero integro, entonces eso nos sirve a nosotros mucho más que un aumentó a la tarifa, pero no nos lo quieren dar a nosotros, deséenlo al pueblo, pero que paguen la tarifa real.

¿Cuál es la tarifa real...?

Casi dos quetzales para hace exacto, eso es según los costos de operación, entonces le dijo yo a papá gobierno como se decía antes, no lo quieren deséenlo al usuario, al usuario le tendrían que dar lo que cuesta realmente el pasaje, serían treinta millones, como lo distribuyen, será que llega bien esa ayuda, será como decían con los boletos escolares que las maestras como usted vive cerca no le toca, el gobierno lo daba para todos los niños, pero un negocio después de todas las maestras, será que ese subsidio, a nosotros se nos acusa muchas veces de que los chóferes nos roban mucho, las corrupciones a esos niveles son mucho mayores, vaya el chofer se lo lleva porque necesita mantener a su familia, pero la maestra lo agarra para volverse un poco más de planta no millonaria, porque les quedaba a los directores y los directores iban hacer eso que yo le dije, tal vez se lo iban a dejar a un dueño de buses, y se lo vendían a mitad de precio y era un negocio redondo para los dos, no cumplía con su objetivo, la distribución debería de ser bien, bien atinada, debería

posiblemente crearse una ayuda tal vez como hay en los Estados Unidos, hay unas ayudas que les dan a las personas desempleadas, algo así para que a la persona se les estudie bien su caso y se le ayude, normalmente y tenga ciertos recursos, y que se le de cierto tiempo para que consiga trabajo también, porque si no ya es haraganería, pero alguna forma de ayuda social, entonces la gente no tendría excusa de decir yo tengo que pagar mi bus, y nosotros tendríamos que eficientarnos mucho más, entonces el subsidio hemos creído que es una solución, aparte de la tarifa, no importa que se nos de a nosotros o se le de al usuario, no importa nosotros no queremos ese dinero si no nos lo quieren dar, que se lo den al usuario, que ellos paguen su tarifa real.

Para hacer el transporte eficiente –en las unidades- bueno lógicamente se tienen que invertir recursos, pero no se pueden invertir media vez no haya una tarifa real, es que si nosotros tuviéramos la posibilidad de invertir en esas unidades, póngale que el gobierno formara un fideicomiso, que nos dieran 200 millones de quetzales y empezaremos a renovar las unidades y yo pudiera tener una tarifa real, contrataría personal calificado para conducir, personas preparadas a las que yo les pueda hablar, les pueda hacer una planilla, hacer controles y no contratar delincuentes, porque lo último que ahora nos pasa a nosotros ahorita es que la mano de obra más barata es la que tenemos trabajando, es la peor, es la mano de obra no calificada la que a veces hasta los mismos pilotos son asaltantes, hasta la puedo asegurar que hay gente que nunca le gusta ponerse una corbata, sin embargo un muchacho egresado de educación media, con clases universitarias, le gusta andar bien arregladito, y lógicamente tendríamos que tener una escuela de pilotos para que les enseñen todos los problemas de tránsito, señales de tránsito, el trato al pasajero, relaciones humanas, atención al cliente ya que el usuario es nuestro cliente y hay que tratarlo bien, pero esas personas resentidas que vienen y con muy baja autoestima que son los pilotos, ellos tratan de lo peor a los usuarios, como los usuarios también tratan de lo peor a nuestros pilotos, ya que tenemos un problema de cultura que vamos a pasar muchos años sin resolverlo, pero yo creo que es buen día mañana para empezar, no se va a resolver mañana, pero mañana empecemos, eso es lo importante.

Nombre del Entrevistado: Luis Gómez
Cargo: Representante de METROBUS
Lugar: Oficinas. Nueva Montserrat, Mico
Fecha: Agosto del 2001
Transcripción: Licda. Adelaida Herrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-
PROYECTO: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL"

Nombre del Entrevistado: propietarios de buses
Cargo: propietario de buses de la empresa EGA.
Lugar: Oficina. Montserrat
Fecha: Agosto del 2001
Entrevista: Licda. Adelaida Herrera

Yo en lo personal le dije que nací en el transporte, mi papá tiene de treinta y cinco a treinta ocho años de estar en el transporte, yo cuento con veintisiete años y yo nací en el transporte y yo desde niño estoy metido él y se más o menos como ha variado, que realmente es lo que ha pasado.

¿Cómo se inicia el negocio del transporte en su familia?

Mi papá se inició en la Cooperativa de EGA. Él comenzó con un bus y fue creciendo su empresa, prácticamente yo he heredado el transporte y he trabajado desde pequeño, pero esta empresa se ha formado con mucho trabajo y sacrificio, porque al principio él, cuando pudo comprar una unidad él trabajaba hasta altas horas de la noche, él amanecía preparando su autobús para poder trabajar en el día y así sucesivamente fue creciendo su empresa gracias a las financieras o a las empresas que dan financiamiento y pudo crecer su empresa, con mucho sacrificio, yo creo que el transporte no ha variado en su estructura o sea que no a variado muchos desde hace años, sigue funcionando de la misma manera, no ha tenido una evolución como la debería de tener, no se si sea porque nuestro países no la sea, país desarrollado, o sea que hay otros países que tienen un mejor transporte que el nuestro y están en las mismas condiciones o peores que las nuestras, creo que se han dado cambios pero muy mínimos.

¿Para usted que tipo de cambios se han dado y para usted que situaciones se mantienen?

En realidad creo que el transporte ha ido, como le dijo son mínimos estructuralmente, uno es los reordenamientos en su sistema, no han significado tal vez que se note mucho, porque viene haciendo lo mismo que si retrocedemos de diez a veinte años vienen siendo los mismos sistemas, pero estructuralmente no ha cambiado.

¿Cuáles son los sistemas de los que me habla?

Los sistemas estructurales le dijo, un ordenamiento de rutas que eso lo hizo la municipalidad con muchos deficiencia con muchos defectos siento yo, tenían que tomar en cuenta a un transportista para poder hacer eso y son personas que supuestamente están capacitadas para venir, estructuralmente reconstruir el transporte, eh no fueron capaces y no tomaron en cuenta muchas decisiones de los transportistas, en eso simplemente diría yo. Yo me recuerdo que hace muchos años hace lo mismo, no ha habido una evolución y creo que por la situación económica nuestra no se ha podido mejorar ni implementar nuevas estrategias y nuevos conceptos para hacer un transporte más eficiente con menos riesgos para el usuario, con menos problemas de fugas por ejemplo, pero creo que esto ha sido por la mala situación económica, yo veo que va para abajo, para abajo y nosotros realmente no hemos –bueno para nosotros va para arriba- porque para nosotros todo está más caro y nosotros no tenemos la capacidad para poder reparar, para poder esta menor y prestar un mejor servicio.

¿Cuándo su papá se inició la unidad era propia o él era piloto?

Mi papá inició como piloto, él es una persona que colaboró mucho con la personas con que trabajo y cuando él decidió retirarse le dijo –Armando que preferís que te de tu plata o tenes un bus allí, tu tiempo, tus prestaciones que sean el enganche de este autobús, entonces opto por eso y allí posteriormente el pudo tener un autobús nuevo, porque mi abuelo tenía fincas en la costa Sur, y él heredo una finca que él la vendió en dos mil quinientos quetzales que le sirvieron para dar de enganche de un autobús nuevo y así fue como fue creciendo.

¿Actualmente con cuantas unidades cuenta su papá?

Actualmente tiene diez unidades, y solo mi papá y yo trabajamos con los buses, y yo cuento con siete unidades entonces tenemos un trabajo en equipo, donde los dos vemos y trabajamos los intereses nuestros y tenemos un papel administrativo.

¿Cómo realiza usted la administración de su siete unidades?

Primero, la empresa funciona separada de la de mi papá, pues como le dijo el tiene diez unidades y yo tengo siete unidades, yo recibo mis ingresos de ellos realizó mis ingresos y egresos, todo totalmente separado, él tiene sus cuentas totalmente separadas, pero nosotros por ejemplo yo le doy ayuda o él me ayuda cuando yo en determinado momento no estoy, y así hacemos un trabajo en conjunto, contamos con personas que son colaboradores que nos dan ayuda como mecánico, un encargado de la compra de repuestos.

¿Actualmente con cuantos empleados cuenta?

Tenemos alrededor de unos treinta y ocho o cuarenta, son dos pilotos por autobús y contamos con un mecánico y unas personas que arregla llantas y que ayuda al mecánico y contamos con el que compra repuestos y otras que controlan el consumo del combustible

Nombre del Entrevistado: propietarios de buses
Cargo: propietario de buses de la empresa EGA.
Lugar: Oficina. Montserrat
Fecha: Agosto del 2001
Transcripción: Licda. Adelaida Herrera

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES -CEUR-
DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION -DIGI-
PROYECTO: "EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL AREA
METROPOLITANA DE GUATEMALA: HACIA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL"

Nombre del Entrevistado: Carlos Gómez
Cargo: Representante de la empresa EGA
Lugar: Oficina San Nicolás zona 4 Mixco
Fecha: Agosto del 2001
Entrevista: Licda. Adelaida Herrera

¿Cómo se inician las agrupaciones de los consorcios?

Cooperativa EGA se conformó hace 33 años en una asociación de transporte urbano, fue con 14 autobuses y posteriormente a problemas que hubieron entre los dueños de esos buses pasó a ser una cooperativa y de ese tiempo para acá ha venido incrementándose cada día más la cantidad de cooperativistas y hoy por hoy tenemos esta empresa que se llama Cooperativa de Transportes Urbanos EGA, de 14 buses pasó a 30, 50, 75 hasta llegar a 100, así se mantuvo durante una buena temporada y hoy por hoy tenemos 320 unidades.

¿Cómo se conforma el consorcio?

Se conforma con un director que es el primero y es el administrativo, el segundo director es el que ve todo lo que son rutas, problemas de pilotos, problemas de asociados en las rutas, y velar que ellos anden con sus tarjetas, sus boletos y el comportamiento de los pilotos en la calle. Posteriormente tenemos un secretario que es el que se encarga de que quede plasmado todos los acuerdos que están de los asociados, tiene un reglamento, tiene tres personas que son las de la comisión de controles internos de las finanzas para que los directores no hagan mal uso de los recursos, también hay un grupo de 3 personas que tienen a su cargo la educación, festejos y otras cosas.

¿Cuáles son los objetivos del consorcio?

El objetivo es ir hacia adelante, ver que el servicio del transporte se preste de una mejor manera. Los que iniciaron lo vieron como una necesidad, pero ahora queremos hacer los cambios que se necesitan para poder seguir dando el servicio.

¿Cuáles son esos cambios según su perspectiva?

El cambio se debe a que hay una descomposición social, porque de años para acá se vino descomponiendo la buena voluntad de los trabajadores, ser educados con el usuario, pero como hay necesidad por los problemas que hay en la calle, ver si algún día se logra de nuevo ese ordenamiento que teníamos antes los pilotos en la calle y por otro lado, ver como los recursos llegan directamente al dueño de la unidad, el ingreso del dinero real, y que ya no estén diciendo que los pilotos se roban el dinero y que nosotros por otro lado somos incapaces de poderlos controlar.

¿Cuáles son los requisitos para pertenecer a la cooperativa?

Tener un bus que esté en buenas condiciones para que pueda él someterse en una temporada y ya ser parte de la cooperativa, o sea si él trae una unidad que realmente esté en buenas condiciones para mejorar las que tenemos entonces se evalúa por parte de la comisión y ya se le puede dar ingreso, siempre que haya necesidad de autobuses en las rutas de lo contrario ya no se pueden aceptar más unidades, porque sería bajar más los recursos de las que ya están. Entre más unidades tenemos esto se va diluyendo entre más, entonces eso ya no puede seguir siendo de esa manera porque, póngase que hay una ruta que está en un promedio de pasaje, con una más que haya disminuye el ingreso Entonces como que vamos para atrás.

¿Entonces no es la situación que entre más buses existan se presta un mejor servicio?

Definitivamente no, porque entonces habrían más problemas entre bus y bus porque van muy cerca. En la hora pico todas van llenas, pero en la hora valle baja la cantidad entonces qué hacemos nosotros con ese montón de buses dando vueltas sin tener ingresos, a veces van en una ruta de 15 kilómetros y van 10 pasajeros con el bus de punta a punta es una pérdida total.

¿Cuántos socios tiene?

Tenemos 90 socios. Hay socios que tienen desde 1 hasta 8 buses, había una persona que tenía 20 buses pero falleció y ahora está repartido entre 2, otro que tenía 18 lo distribuyó entre sus hijos. Otros venden su bus porque ya no quieren estar, por medio de una carta de tanteo y si dentro de las personas de la cooperativa no lo compran entonces se les da la facultad para que lo venda afuera. Se puede ingresar siempre y cuando se esté de acuerdo con el reglamento interno de cada empresa.

¿Cuántos buses hay por ruta y cuántas rutas cubren?

Nosotros cubrimos 13 rutas. Tenemos 50 buses en la ruta 1ro de Julio / periférico, 50 de la Bolívar a la 1ro de Julio, 18 en la ruta de la terminal, 18 en la ruta de la universidad,

Colinas de Minerva 18 buses por un lado y 10 por el otro, Tierra Nueva 1 y 2 tenemos 40 unidades, en el sector 15 Valle Dorado hay 16, ruta 14 sector 3 que cubre del Pilar al barrio San Antonio tenemos 20, y hay 30 en lo que es Santa Catarina Pinula, El Pajón y Piedra Parada.

¿Qué tipo de problemas afronta el consorcio?

Un problema interno es que los pilotos se cambian de ruta, entonces viene el dueño del bus y nos dice que no es cierto y que el piloto le ha informado otra cosa de lo que dice el reporte que le pasa el inspector, esto ha generado problemas con el director porque es él quien aplica la sanción que consta de 3 días de suspensión. Sanción económica no la podemos hacer porque es algo ilegal para nosotros y eso parece que está en el reglamento de los trabajadores y se ha pensado en multarlos pero nunca lo hemos aplicado para no tener problemas laborales mas que todo. Los socios a veces no están conformes porque supuestamente se les manda a una ruta donde sus buses ya no aguantan, pero el objetivo de la empresa siempre ha sido que todas las unidades tengan la capacidad para la ruta que les corresponde, entonces si no se mueven entre todas las rutas como que se le estuviera dando más oportunidad a unos que a otros, porque hay rutas mejores. Por ejemplo por ejemplo en la ruta de la universidad a nosotros nos han estado mandando cada día más, también cuando se recortó la ruta de la terminal que venía de ciudad nueva para la 1° de Julio, ahora que sólo llegamos a la zona 4 se nos está muriendo también la ruta porque ya no tiene los suficientes pasajeros como para lograr sobrevivir, entonces lo que nosotros necesitamos es ver si hay alguna otra alternativa para que la ruta vuelva a ser rentable. La ruta de universidad no tiene muchos usuarios, entonces es muy poco los usuarios que tiene, ya no está en la capacidad que tenía hace unos 4 años, que sí llegaba una base y por la economía que el precio del pasaje daba para mantenerla y ganar algo, hoy por hoy perdemos en ella. Esta ruta en el tiempo común se mantiene regular, pero sábados, domingos y días festivos en la época en que no hay muchos estudiantes nos baja mucho más, entonces mandar buses es casi ir a perder. Si lo vemos de que anteriormente teníamos más pasajes, hoy tenemos cientos o miles de carros más en la universidad que donde se van una o dos personas en cambio antes eran pocos los automóviles y era más el pasaje que se venía en los buses, aparte de eso tenemos las rutas que van por el periférico que antes no iban y hoy se va mucho más rápido la gente ahí, porque se traslada la gente que venía de las colonias El Milagro, Mixco que mucha gente bajaba de la San Juan y de ahí la montaban para la universidad, y hoy tiene la alternativa que viene la METROBUS y la real, entonces mucha gente se baja ahí, sube al puente y se va, eso a nosotros nos hizo una gran baja el tener que tener una persona que esté por el Federico Mora viendo que los buses se vayan para allá y no se nos vayan para otra ruta, siempre se nos va mas de alguno y eso lo hemos sancionado y tratado la manera las mantenemos pero realmente es difícil la situación.

A nivel general, ¿qué problemas afrontan en las rutas?

El problema más serio para nosotros es el económico, eso encierra un montón de problemas y para nosotros si tuviéramos el pasaje real del precio ahí podríamos nosotros sobrevivir más o menos bien y así tener los buses en buenas condiciones, para tener más controles, una serie de cosas modernas que se han visto en el transporte que son necesarias pero sin recursos en vez de nosotros tener más personal para controles tendríamos que tener menos porque los ingresos son menores. Tenemos otro problema serio que es el tráfico que se nos

vuelve un problema porque no podemos tener digamos una frecuencia un poco completa porque cuando se hacen atrancaciones se nos van los buses por todos lados. Hemos hablado de las vías exclusivas para los buses urbanos que sería lo más conveniente para poder lograr tener un mejor servicio. Por otro lado nos encontramos ahora muchas sanciones por el departamento de tránsito, algo que para nosotros no es justo debido a que no tenemos los recursos económicos para poder solventarlas ya que éstas multas sobrepasan lo que en la unidad puede ingresar en un día, por ejemplo hay una unidad que la sancionan una vez y le ponen cinco artículos con lo cual nos pasa de mil quetzales la multa, eso nos ha venido afectando cada día más y sabemos también que hay pilotos que las merecen pero a ellos no se les cobra las remisiones entonces ahí está el problema porque a ellos no les afecta, entonces el dueño del bus tiene el problema. Por otro lado tenemos el comportamiento de los usuarios, con quienes estamos en la misma línea, el trabajador como piloto es problemático muchas veces, pero el usuario no se queda atrás ya que si insulta al piloto porque no paró donde él quería y él le fue a parar donde quiso, entonces empiezan a decirse de todo, y el problema se lo echan sólo al piloto, y por esa razón el piloto no puede parar específicamente en las paradas porque si va un bus bien por su lado derecho, el usuario se quiso quedar a media cuadra y si al piloto no le da tiempo por cualquier motivo entonces lo empieza a insultar y el piloto de inmediato responde porque no tiene esa facilidad de ser paciente, pero por supuesto que no son todos los usuarios, pero imagínese uno todo el día trabajando con tanto tráfico lidiando con mucha gente, como cuando hay personas que llevan tres niños y quieren pagar un pasaje, personas que insultan a cualquiera, entonces con tantas cosas uno ya no tiene la suficiente paciencia como para poder ser una persona más culta como en estos casos.

¿En cuánto estiman las empresas el pasaje real?

Para poder tener la capacidad de dar buen servicio para mí que debe valer Q2.00. Nosotros tropezamos con varios factores ahí ya que la cantidad de usuarios no es la suficiente como para llegar a hacer unos Q1,300.00 por ponerle una cantidad más o menos ajustada, porque de eso lo quitamos todos los gastos diarios y tener un fondo para poder reparar las unidades para ponerle buenas llantas, tenerlas con vidrio, porque cuando hay ingresos no nos cuesta decir saquen ése bus en el momento y mandarlo a arreglar. Ahorita decimos, se quebró un vidrio que vale Q800.00, pero en cuántos días lo voy a juntar. Tuvimos una temporada en la que yo propiamente manejé. Cuando hay un choque nosotros no tenemos la posibilidad de decir bueno, vayan a arreglarlo de una vez, ya que nos tenemos que quedar esperando juntar el dinero para mandar a repararlo. Si un piloto comete una infracción tampoco podemos irnos, unas veces hemos pagado hasta Q3,600.00 de una multa en el momento, y de dónde vamos nosotros a conseguir eso, si el dinero que se hace en el día cuesta juntarlo y es para medio reparar los buses con repuestos usados, llantas usadas, reencauche del más barato, para mantener el servicio. En cambio si tuviéramos ingresos arriba de Q1,000.00, uno sí podría decir una cantidad de dinero pero tengo para mandarlo a arreglar.

¿Qué tipo de control proponen ustedes que se ejerza?

Nosotros ya probamos de varias formas controlar ésta situación y no creo yo que hay un control eficiente, no sabría decirle, pero el mejor que podría suceder en cualquier momento es el de la tarjeta inteligente con lo cual el pago sería anticipado y el piloto no tocaría el

dinero, ya que hemos probado con varios sistemas y no es muy fácil poderlo controlar. Con los molinetes el usuario comenzó a estar descontento, se le daba mal uso, y no aguantó por lo cual ya no se terminó de poner. Entonces se tendría que tener un control diferente, para mí que debía ser una máquina donde el usuario fuera consciente y que si no lleva la tarjeta tuviera la facilidad del efectivo, o sea que podría ser un dúplex para tener las dos cosas, que fuera una caja donde el piloto no toque el dinero. Pero nosotros nos ponemos a pensar, qué tan consciente sería la gente de meter su dinero completo ahí, adicionalmente a eso habría que ponerle siempre un molinete, pero si nosotros llegáramos a tener el recurso del valor real del pasaje, nosotros sí le podríamos pagar al piloto más de lo que se le paga hoy porque entonces sí ya es diferente, si hay para pagarle se le paga bien y él no metería la mano para quedarse con una parte del ingreso. Nosotros le damos los boletos a ellos, si quieren ya en la calle no los dan, entonces si les ponemos inspector en medio le cortamos en un lugar, pero a la cuadra siguiente él puede hacer su movida siempre, entonces no es algo que nos vaya a ayudar en mucho a no ser que el valor venga real como Q2.00 y que a él se le diga bueno, a partir de hoy vas a ganar Q200.00 diarios, entonces él ya miraría algo más positivo donde él ya no tenga aquello de querer el dinero a su manera, porque si no es una persona honesta, siempre va a entregar menos de lo que debe.

¿Cuáles han sido las propuestas de solución para mejorar el tránsito, el comportamiento de los pilotos y de la población hacia el servicio de transporte?

Nosotros en alguna oportunidad pensamos que con el comportamiento de los pilotos en la universidad hubiera una escuela para que ésta gente fuera allá a instruirse. Nosotros hemos estado dando cursos de capacitación acá, se les ha hablado pero como que lo asimilan poco, entonces para ver si en ese momento ellos tratan de cambiar, yo lo veo un poco difícil por el problema social que hay en toda la población que uno va a un barrio y las cosas ya no son como hace 15 o 20 años como el trato que se da uno, la forma en que habla y se viste la gente, todo eso como que es para nosotros que no estábamos acostumbrados a eso o no entramos a ese rollo, como que es muy raro verdad, entonces yo en lo particular he dicho lástima que ya no están los pilotos que manejábamos en los años 75/80s, porque nosotros teníamos un comportamiento bastante diferente al de hoy.

¿Cómo era su comportamiento?

Unas personas más tranquilas, no insultaban a los usuarios, aunque los buses fueran bien llenos de pasajeros uno como que trataba de parar más en las paradas y los usuarios no se paraban en medias paradas y siempre estaban donde debían, en cambio hoy tenemos la desventaja del tráfico con lo que se va parando a veces metro a metro y entonces ahí se nos bajan o se nos suben los usuarios, en aquel tiempo respetaba uno más su horario de trabajo que si a mí me tocaba entrar a las 6 yo estaba puntual para poder salir con mi turno y si lo perdía salía en el turno de las 7 de la mañana. Lo hemos intentado hacerlo pero con el tráfico no se puede, porque entonces tendríamos que tener las vías exclusivas.

¿Cuál cree que puede ser la causa real de éste comportamiento social?

Para mí han influido las drogas, el sistema económico en que vivimos que es demasiado bajo.....

¿De un grupo de conductores que usted conozca, qué ha detectado en ellos?

Lo que yo veo es que ellos no respetan a nadie, entonces si alguien los insulta ellos también responden con la misma. Cuando van solos y alguien insulta no siempre son tan agresivos, pero cuando van dos como las brochas entonces ya es diferente, como que hay más impulso, y si van más peor todavía. Siempre hacen lo que ellos quieren, pero cómo cambiarles la mentalidad no hemos encontrado la solución. Nosotros les hemos hablado que respeten sus rutas, que respeten a la gente, que no anden otras personas, no hacen caso. No le sabría decir qué mecanismos podemos utilizar, pero sí hemos pensado en una capacitación, talvez donde ellos se sientan más motivados y nosotros como dueños de los buses tendríamos que llegar a una concientización del maltrato que algunos les damos. Si yo no le pago lo suficiente él hará algún tipo de maniobra para entregar lo que a él se le exige, pero esto se ha dado porque los ingresos son poco y uno ya no sabe ni qué hacer.

¿En qué consistiría una buena capacitación para ellos?

Hacerles conciencia en las relaciones humanas, y un poco de educación en seguridad vial. Hay una buena cantidad de pilotos que por cuestiones del destino aprendieron a manejar y no saben nada de señales de tránsito. Si a mí me viene con licencia de conducir clase A, viene con carnet de Emetra, con cartas de recomendación y con cursos por parte del INTECAP y resulta que no son aptos para el puesto. También si la capacidad del que maneja sea superior a la del dueño entonces no se le podría dar alguna instrucción. Todo el sistema también se debería poner de acuerdo para no aceptar a pilotos que hayan cometido anomalías en otra empresa de buses. Nosotros hemos reportado a Emetra a algunos pilotos que han estado involucrados en actos vandálicos, pero ahí están trabajando, si no los dejamos trabajar nos empiezan a robar las cuentas a través de sus grupos o maras que ellos mismos tienen por ahí, entonces es una cuestión difícil de poder tener una limpieza en todo el servicio.

¿Cuál es su relación con Emetra?

La relación que tenemos con Emetra es que la última temporada que se nos concesión el servicio, el que era representante legal de Emetra tenía que asistir a sesiones semanales, quincenales o mensuales para ver todos los problemas que hay en el transporte, en lo personal he tenido buenas relaciones pues casi no he tenido problemas. Hay relación como por ejemplo de papelería que se consignó mal, problemas de pilotos con radios, uniformes, todo ese tipo de problemas los hemos querido solventar, y hemos tratado de ver qué es lo que se puede hacer pero se nos ha hecho un poco difícil porque no se cumplió con lo que se ofreció, ni se cumplió con todos los acuerdos en que en esas benditas concesiones quedó plasmado.

¿Cuáles fueron los acuerdos que no se cumplieron?

Nosotros venimos a una licitación y las empresas más pequeñas o menos insolventes las agarramos y funcionaron con nosotros, de esa cuestión éramos 32 empresas y quedamos 13 concesionarios y el acuerdo que se dio fue que llegamos a licitar Q1.00 y Q1.25 que en ese

tiempo era lo que valía la tarifa pero por cuestiones políticas nos ofrecieron dar un subsidio sin ningún trámite más que se nos iba a pagar una cantidad mensual pero posteriormente eso se incumplió porque ellos dijeron que desde el momento en que las concesiones se iban a dar hablemos de abril/98 desde ése tiempo nos tenían que pagar 5 millones de quetzales mensuales para todo el sistema, entonces después que nos hicimos de los locos y no pagamos la fianza porque así fue, porque decían los compañeros para qué vamos a pagar las fianzas si de todas maneras que esto y lo otro, para el cumplimiento de la concesión, nos fuimos atrasando, total que llegamos a 10 meses y no nos pagaban nada y por último nos dijeron que si no pagan la fianza no les damos nada, entonces sólo nos dieron creo que 6 meses, ahí se nos fueron como 60 millones de quetzales que no se nos pagó, sólo nos pagaron el resto y ahí quedaron con una cuenta pendiente.

¿En qué consistía la fianza?

Era una fianza de cumplimiento, había que pagar una fianza de Q750 mil para que se respetara al sector que había licitado, los acuerdos que se habían hecho, y uno de los convenios claros era que si no había subsidio, la tarifa se tenía que revisar cada 5 meses para aplicarla cada 6 meses y eso jamás los quisieron ver, pero empezamos a presionar ya que en un momento dado nosotros estábamos cumpliendo con las fianzas, tratando de cumplir con los cursos de EMETRA y con todo lo que ellos nos requerían, y como ellos ya no nos ayudaron, no nos dieron tarifa, aunque por último el alcalde se animó a soltar la tarifa, pero o ya no la aguantamos nosotros o ellos ya no quisieron, ni nos ofrecieron nada, total que a la fecha estamos así como estamos sin muchas ayudas y ayudas temporales no nos ayuda mucho. Nosotros hemos querido entrar a hablar con el gobierno para ver si él nos ayuda pero que entonces nosotros podamos remozar las unidades para tratar de dar el mejor servicio, a ver si en este trayecto de tiempo nosotros tal vez podemos implementar un sistema de control y entonces a ver si alguna compañía se anima a hacerlo, porque eso necesita de una infraestructura bastante grande, como tener casetas varios lugares de venta de los boletos para que el piloto no toque el dinero.

¿Cómo visualiza el transporte de aquí a 5 años?

Va a ser grave porque no va a ver acceso a circulación, nosotros creemos que si ya no hubiera tanto vehículo en la ciudad podríamos ayudarnos un poco, pero si la capacidad de los empresarios va a ser la misma no creo que haya un cambio y va a estar peor, pues si nosotros no obtenemos recursos del estado o una tarifa ajustada a la realidad se vana terminar los buses que hay, pues eso ya está pasando.

¿Con cuántos buses cuentan en condición óptima, intermedia y en mal estado?

En buenas condiciones tenemos como 200, en estado intermedio tenemos como 80 y unas 40 en mal estado. Pero estamos a la espera que si algunas nos las van a sacar de circulación este fin de años, pues para qué las vamos a arreglar, entonces ya serían menos, pues a los que tienen sus buses en mal estado o los renovar o se van del servicio.

¿Cuántos años tiene de estar en la empresa como representante, y cómo fue su elección?

Tengo ya 6 años, y le cuento que he estado aquí por una parte por algo de suerte, yo ingresé a la empresa en el año 88 como propietario de una unidad, en el 89 me dieron la oportunidad de entrar a la comisión de educación, yo había sido piloto anteriormente de la empresa como 4 o 5 años, yo me considero como una de las personas que menos problemas daba ahí afuera, posteriormente me dieron oportunidad de entrar a la comisión de vigilancia en lo que era toda la cuestión administrativa de la empresa, después me regresaron a la comisión de educación de educación, ahí estuve dos años más, posteriormente me pasaron a supervisor de rutas durante un año, y teniendo el conocimiento de piloto hasta supervisor de rutas recibí una propuesta en una sesión que se hace cada año me propusieron, competimos 3 para ver quien era el director y creo que fueron mis mejores dos años donde teníamos menos rutas pero yo me pude dar a la tarea de aplicar cualquier sanción y anduve en la calle lo que pude, de madrugada, de noche y a medio día para tener controles reales de la empresa y debido a esto tuve una demanda porque algunos que eran fuertes en cantidad de buses creyeron que yo les hacía daño y mi idea era que todo fuera equitativo y así lo vengo haciendo desde hace tiempo, entonces por alguna u otra razón cuando entré como delegado ante la asociación de empresas se me complicaron un poco más las cosas porque tenía trabajo aquí y también tenía cosas que hacer allá donde pertenezco el primer año a la comisión municipal que era para ir a arreglar problemas de transporte en la municipalidad y posteriormente me eligieron secretario donde estuve tres años y salí hace 2 años, y aquí he tenido reelecciones por el buen trabajo que hice en la primera me reeligieron en la segunda y ahí fue cuando tropezamos con la cuestión de la licitación, casi fueron dos años que me estuve metido casi solo en arreglos de eso, y preparándonos y haciendo de todo para la famosa licitación que nos sirvió de poco y ya el trabajo de las rutas se quedó un poco afuera, he tenido varios supervisores que han sido asociados si no lograron para mí tener la solidez que se necesita allá afuera, y el valor y el carácter necesario para enfrentarse a los pilotos, la última administración que estoy sacando aquí que es la tercera estoy por terminarla entonces por cuestiones que ninguno le quiere hacer frente a éstos problemas me hablaron como unos cuatro meses antes y convenimos que si me mandaban a capacitación a otros países sí seguía, si no de lo contrario no seguía, porque necesitaba ver qué otras formas habían de poder hacer cambios en esto pero desafortunadamente no se dio por todos los problemas que se dieron dando y pues espero terminarla de buena manera todavía hasta enero 2,002 creo que voy a estar, más de ahí ya no.

Con toda esta experiencia que usted ha acumulado, ¿qué propuestas daría para solucionar el problema del transporte?

Para mí ha sido un convivir ya ésta situación, porque si todas las personas que se han creído ser transportistas que han querido llegar a arreglarlo han sugerido y han dicho cosas muy técnicas no se va a dar, vamos a seguir en la misma, yo pienso que en una de las cosas en donde podríamos iniciar es realmente con los ingresos, para poder mejorar y para arreglarlo bien necesitamos las vías exclusivas para poder operar en el transporte,

Si aquí no se dan las vías exclusivas no va a funcionar, yo les pongo un pequeño ejemplo aquí en la vía exclusiva de la Roosevelt y el trébol y ese pedacito de ahí de la zona 8, ahí los buses paran donde están las paradas y la gente no se para en otro lado, pero donde va la vía exclusiva de los buses en la Roosevelt siempre se meten los vehículos, entonces allí no

vamos ha poder operar nunca si no se separan una cosa, pero tenemos la infraestructura que la puedan lograr en tan pocos años, eso es un proceso muy largo que esta tan desordenado que no se le haya salida, créame que a estas alturas a vemos muchos decepcionados de estar en estas y muchos seguimos porque ya a estas alturas no tenemos a donde meter a otro trabajo.

¿Cuándo usted perteneció a la comisión de educación cuales eran los objetivos a seguir en esta comisión?

El objetivo de esto, según los estatutos de la empresa es estar en todas las actividades digamos sociales y culturales como sea aniversario de la empresa, celebrarle el día a los pilotos, para mí tendría que profundizarse más, para mí lo que yo he pretendido todo el tiempo para la empresa es tener una o dar servicio social a los trabajadores más que todo, lo que no logre fue poner una clínica medica, donde yo quería contratar a un medico que estuviera por horas y les diera su servicio a los pilotos y a bajos precios, y también lo otro que eran los festejos de ellos, pero por los problemas que se han venido dando, cada día ha sido menos el apoyo, porque no responden, a los pilotos los lleva uno a una reunión y terminan peleándose todos, la empresa y nosotros mismos vimos que caímos en un juego con ellos donde eso no tienen una buena educación pero ni siquiera para tomar, porque eso requiere para mí también de un poco de educación también, entonces somos muy dados a que, nos vamos a tomar todo lo que haya en el momento y después perdemos el control, y a raíz de un gran problema que hubo en un salón haciéndoles una fiesta a ellos, hubieron puyados, valiados de todo y entonces la empresa dijo no más fiestas para los pilotos, pero lo más importante para mí era darles un servicio económico, pero que ellos vinieran aquí pero aparte de los que pagan IGSS, venir aquí a que ellos tuvieran la oportunidad que la medicina fuera más barata, pero no se ha logrado por los mismos problemas con los pilotos.

¿Cuánto gana un piloto y a que prestaciones tiene...?

El piloto gana el salario mínimo que son ochocientos treinta al mes más su bonificación, en algunos garajes, porque no todos están concentrados acá les pagan más, menos no le pagan a nadie y por ocho horas de trabajo, entran a las cinco de la mañana a la una de la tarde y de la una a las ocho de la noche ese es su horario, ahora han agarrado una modalidad que es por convenio que uno trabaja un día y otro día, o sea que descansan un día si y un día no, pero eso ya lo hacemos aquí nada más interno.

En relación a lo demás es lo único que se les ha proporcionado, para el Día de San Cristóbal que es el treinta de junio, nosotros les celebramos el Día del Piloto que ahora ya ni eso es muy, va quedando fuera de todo esto.

¿Por qué cree que se ha ido terminando esa tradición?

Primero para nosotros ha sido bien difícil llevar una administración barata así, y poderles dar a ellos incentivos para que adornen sus buses porque ahora si uno les pone un premio de quinientos quetzales, solo en adorno se los llevan ellos, o sea que no funciona, el premio tendría que ser mucho más alto, en cambio aquellos tiempos un arreglo de un bus era de unos cien quetzales, y les dábamos un premio de trescientos a quinientos, en cambio ahora

la empresa para captar unos dos mil para darles premio un poco más es muy difícil, hemos estado apretando hasta lo último para que la administración no suba el pago, ahorita tenemos cuarenta inspectores, a nuestro cargo y para ellos que se cobra solo para, la tarjeta en si es barata, lo que gana aquí el personal administrativo, en cambio lo que es el 75% de los recursos se va para inspectores.

O sea lo que nosotros cobramos para que el bus salga a trabajar todos los días, le cobramos doce quetzales, dentro de eso aquí se les paga a todos los inspectores que tenemos en los extremos, porque quitamos los de en medio que cortaban los tiques porque lo mismo nos da tener o no tenerlos, pero no podemos dejar las puntas sin inspectores, entonces eso nos da 75% de los ingresos, de los doce quetzales que cuesta la administración de cada unidad, y digamos si nosotros la tuviéramos por unos quince, debiéramos mucho, porque no tenemos suficiente para pagar más y tener mejores instalaciones, y sin embargo la gente antes cuando hubo yo me recuerdo en los años 80 al 87 por allí estuvo muy bonito porque no hubo tanto tráfico había suficiente pasaje y se nos fue complicando cada día más y de allí los que lograron comprar terrenos para poner cinco o diez buses allí tienen su predio para poner sus buses, aparte de este que lo tenemos hace cuatro años, pero esto lo hicimos que el fin de que cada asociado se viniera abastecer de combustible más cómodo y hoy por hoy cambio la situación porque antes teníamos mejores ayudas por parte de las compañías petroleras y hoy nos la pusieron a precio de bomba de la calle, y eso es lo que ha ido pasando lo que es económico, los costos demasiados elevados para, imagínese que solo gastamos casi el 40% de combustible diario, es bastante, antes echábamos nosotros todavía hace dos años y medio echábamos cien quetzales de diesel diarios, ahora echamos de doscientos a trescientos quetzales de diesel diarios, dependiendo de la ruta como sea, si es muy tendiente y allí se gastan más frenos, motor.

¿Qué edad debe tener un conductor para iniciarse en el trabajo...?

Mire antes la empresa allí si tenía un limite que era de 30 años, hoy por hoy es de 18 años, si trae licencia profesional así se contrata, porque también pilotos de esa edad hay muy pocos, ya la mayoría ya están saliendo y solo hay bastantes que están de los 23 a los 35, pero una buena edad para dar un mejor servicio creo que esta entre los 25 a los 40 más o menos y allí en adelante comienza uno con sus achaques de la artritis que es lo que más da en el transporte, el calor de motor, la salida del bus al aire todo eso afecta y aquellos que no se meden que vienen a lavarse con diesel luego de tocar la grasa y todo eso.

Nombre del Entrevistado: Carlos Gómez
Cargo: Representante de la empresa EGA
Lugar: Oficina San Nicolás zona 4 Mixco
Fecha: Agosto del 2001
Transcribe: Licda. Adelaida Herrera

