

# Transporte

## Transporte y Desarrollo Transgeneracional

Guatemala posee ventajas competitivas, que en el ámbito de acción de sector transporte influyen en el desarrollo transgeneracional, debido a que es el medio de transferencia de personas, mercancías, bienes y servicios a diferentes niveles, su infraestructura es esencial para el comercio y constituye uno sectores que más afecta la calidad del aire y generadores de Gases Efecto Invernadero (GEI). El país se encuentra en una situación privilegiada en el planeta, no solo por contar en su frontera norte con uno de los mercados más grandes del mundo, sino porque a través de ella puede constituirse sistemas de transporte intermodales de un océano a otro, dada su posición geográfica, lo cual representaría una ventaja comparativa como país en el traslado de mercancías interoceánica.

La participación comparativa del 2001 al 2008 del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones produjo un incremento promedio del 14.35 por ciento al aporte anual<sup>1</sup>, cifra considerable en términos de generación de valor agregado para el país (Ver Anexo 3).

Sin embargo, las condiciones en las cuales se opera y administra el sistema de transporte afectan considerablemente a la calidad ambiental y a los ecosistemas, mediante la emisión de contaminantes, tales como el CO<sub>2</sub>, dióxido de carbono, grasas y lubricantes, combustibles, y otros contaminante ambientales como ruido y desechos sólidos, que afectan a la salud humana, el ambiente y al equilibrio ecológico.

### 1. Situación de la Red Vial

La República de Guatemala dispone de una red de carreteras interconectas con las diferentes regiones, puertos y fronteras, tales como: México y Centroamérica. (Belice, El Salvador y Honduras). La red vial incluye 14,500 kilómetros de carreteras pavimentadas y accesibles para el transporte de carga y de pasajeros<sup>2</sup>, de los cuales 4,500 km., son asfaltadas y responde a la jerarquía centroamericana y nacional.

Durante la última década, se ha experimentado un crecimiento aproximado del 4% anual de la Red, tiempo que ha permitido al país alcanzar importantes mejoras, como la construcción de autopistas y la expansión a cuatro carriles de las principales carreteras de acceso a fronteras. En los últimos cinco años, se han vuelto a pavimentar las autopistas de la ruta al Pacífico (CA-2) y la ruta Panamericana (CA-1)<sup>3</sup>.

Por último, se cuenta con aproximadamente 200 puentes, tanto de concreto como de acero. Algunos de ellos han sido reconstruidos o se encuentran en reparación derivado de los efectos de la variabilidad y cambio climático (el Mitch en 1998 y el Stan en 2005) aunados a la vulnerabilidad natural del país.

### 2. Conducta de los Usuarios

Para los usuarios del transporte urbano y extraurbano, en su mayoría son personas que en términos económicos se encuentran ubicadas entre 51% de los niveles de pobreza del país, el problema es álgido, dado que existe una mayor demanda de autobuses y rutas, comparada con la poca oferta existente. Las quejas son continuas por el pésimo servicio, unidades en mal estado y el agravante de las condiciones de seguridad generalizada. Por otra

---

<sup>1</sup> Cifras emitidas por el Banco de Guatemala.

<sup>2</sup> Plan de Desarrollo Vial, Ministerio de Comunicación, Infraestructura y Vivienda

<sup>3</sup> Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, (MICIVI)

parte las condiciones de contaminación producida por las emisiones vehiculares generan riesgo a la salud, especialmente, en el sistema respiratorio. Queja continua de los usuarios por los problemas y costos al sector salud.

Ante la problemática descrita existe una Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano (AUTE), organización de carácter no lucrativo que surge en el año '99 quienes recientemente en un reportaje publicado en el Diario La Hora han manifestado que la circulación de vehículos ha sobrepasado la red vial en el AMCG lo cual ha provocado serios problemas en el medio ambiente y enfermedades en las personas; ante lo cual es indispensable la planificación de un sistema de transporte colectivo que sea efectivo en el presente e ideal para el futuro.

### **3. Conducta de los transportistas**

Cabe señalar que los transportistas de carga pesada están representados por distintas gremiales, según el tipo de mercado. Las principales gremiales de transportistas de carga, se clasifican en dos grupos a saber<sup>4</sup>:

- Los transportistas dedicados al transporte de contenedores de carga internacional (transporte local o internacional), representados por la Asociación de Transportistas Internacionales (ATI), y la Cámara de Transportistas Centroamericanos (CATRANSCA), afiliadas a nivel centroamericano en la Federación Centroamericana de Transportistas de Carga (FECATRANS) y en la Coordinadora de Transporte Centroamericano (CTC); y,
- Los transportistas especializados por producto, agremiados en cámaras específicas. (Gremial de Transportistas Especializados en Combustible; Gremial de transportistas de Cemento, etc.)

En el caso del transporte de pasajeros éste está representado por las cámaras de transporte urbano y extraurbano. (Gremial de Transporte Extraurbano de Pasajeros, GRETEXPA) Cabe señalar que además de estos gremios, existe un importante número de transportistas que no están afiliados a ninguna organización, así como transportistas particulares que operan flotillas por cuenta propia. (Esencialmente reparto regional, equipos especiales para transporte de comida rápida, correspondencia, abastos, entrega a domicilio de compras a despensas, servicios públicos, etc.) Por otro lado, están las empresas de transporte internacional de pasajeros, o más bien grupos de empresas de transporte internacional de pasajeros que transitan la carretera internacional CA-4, a partir del 2006 unió las fronteras de Guatemala, el Salvador y Honduras dentro de las cuales es permitido transitar con un mínimo de requisitos debido al acta de acuerdos, suscrita por estos países el 22 de mayo del 2006.<sup>5</sup>

### **4. Situación de la Infraestructura Marino Costera**

La infraestructura marítima del país está integrada principalmente por tres puertos de desembarque: en el pacífico, Puerto de Champerico y Puerto Quetzal; y en el Atlántico, Santo Tomás de Castilla. Además existen puertos con menor infraestructura como Puerto de Ocoz y Puerto de San José, los cuales disponen de una gran actividad comercial en donde atracan barcos comerciales y cruceros, que generan trabajo y actividades comerciales de interés para el país.

#### **a. Empresa Portuaria de Champerico**

Fue creada por medio del Decreto Presidencial No. 334, como una Entidad del Estado, reformado por los Decretos No.519 de la Presidencia de la República y por el No.137-96, Ley Orgánica de la Zona Franca de

---

<sup>4</sup> ECAT: Carreteras y servicios de transporte. SIECA, Informe Final, Parte 1, Apéndice 4/1. BCEOM. Enero 2001

<sup>5</sup> Ver página web: [www.sica.int/busqueda/busqueda\\_archivo.aspx.html](http://www.sica.int/busqueda/busqueda_archivo.aspx.html)

Industria y Comercio del Puerto de Champerico. Una de las funciones sustantivas de la empresa es prestar los servicios de carga y descarga de mercaderías y pasajeros en el puerto y muelle y podrán crearse sucursales con las mismas características en el área de influencia.

Para el cumplimiento de sus objetivos y metas institucionales, la Empresa Portuaria Nacional de Champerico se le asignó, para el ejercicio fiscal 2007, un presupuesto inicial de Q.41.512,906.00, del cual se ejecutaron egresos por un total de Q.41.371,771.04, quedando un saldo por devengar de Q.141,134.96.

**Renovación Puerto de Champerico:** Actualmente se encuentra entre los tres proyectos más importantes que tiene en la agenda el Gobierno actual, está la construcción de un nuevo Puerto en Champerico. Este proyecto pretende reanudar la pesca artesanal y semi industrial para aprovechar el potencial que ofrece la región. <sup>6</sup>

En la construcción de las barreras de protección o espolones fueron empleadas 300 mil toneladas de roca extraídas del lecho de los ríos Ocosito y Samalá. Para la pesca semi industrial fue edificado un muelle de 150 metros de longitud para descarga, y dos muelles adicionales de 150 metros cada uno para que las embarcaciones se reabastezcan antes de zarpar. Paralelo a uno de los muelles de concreto habrá otro flotante, para las tiburonerías que no pueden descargar en un muelle fijo, por la mayor altura de los primeros.

## **b. Empresa Portuaria Quetzal**

La Empresa Portuaria Quetzal es la institución responsable de la gestión y administración de Puerto Quetzal, ubicado en el litoral pacífico de Guatemala. Su estratégica ubicación geográfica le permite prestar servicios principalmente, a la Cuenca del Pacífico y Costa Oeste del Continente Americano, y por su cercanía con el Canal de Panamá, se conecta con el resto del mundo.

Para hacer posible el desarrollo integral de Puerto Quetzal, el complejo portuario con una extensión total de 835.15 hectáreas, está dividido en diez (10) zonas. Dichas zonas se manejan con fines comerciales, y han sido puestas a disposición de entidades interesadas en desarrollar proyectos relacionados con la actividad portuaria.

Su capacidad de carga movilizada para el 2008 es de 6.83 millones de toneladas métricas, con un tránsito de contenedores total de 174,374 unidades y *TEUS*<sup>7</sup> de carga, así como un movimiento total de pasajeros y cruceros de 60,403 unidades, con una atención de buques de diferentes medidas correspondiente al 2008 de más de 1242.<sup>8</sup> Convirtiéndolo en uno de los puertos más grandes y con más tráfico en Guatemala desde su creación el 26 de septiembre de 1979, a través del Organismo Ejecutivo por medio del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, emitió el Acuerdo de la creación de la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA) La unidad fue concebida como adscrita a la Presidencia de la República, con vigencia desde el 3 de octubre del mismo año.

## **c. Empresa Portuaria Santo Tomas de Castilla**

El Puerto Nacional Santo Tomas de Castilla – EMPORNAC, es un Puerto que continua su proceso de modernización, adaptándose a las nuevas demandas y exigencias de este mercado globalizado, a los intereses del país y de los guatemaltecos, a los largo de sus 54 años de fundación (1955-2009). Tiene una capacidad de carga de Muelle: Tipo Marginal; Longitud: 914.52 metros; Capacidad de carga viva de diseño: 1era. Etapa 2.90 T x m<sup>2</sup>, 2da. Etapa 4.00 T x m<sup>2</sup> Plataforma de muelle: 6 atracaderos Longitud por atracadero: 152.42 m.

Vía férrea: Perpendicular a los muelles de atraque, de 35" de ancho, a la altura del patio de Contenedores No. 9,

---

<sup>6</sup> [www.guate360.com](http://www.guate360.com) 13/10/2009

<sup>7</sup> Unidad de medida para el transporte marítimo en contenedores, acrónimo de la expresión inglesa "twenty-feet equivalent unit" equivalente a 20 pies de largo\* 8 de ancho \* 8.5 de altura.

<sup>8</sup> Ver página web: [http://www.puerto-quetzal.com/php/epq/et\\_05.html](http://www.puerto-quetzal.com/php/epq/et_05.html)

con longitud de 410 metros (actualmente no existe línea férrea al costado de muelle para descargar buques directo al ferrocarril). Cuenta con un área de almacenaje por un total de 277,735.57 m<sup>2</sup>; Patios con suministro de energía eléctrica para unidades refrigeradas con capacidad de 1,128 TEU's y un área de 11,558 m<sup>2</sup>. Actualmente se tienen 390 tomas en buen estado y un Power Box con capacidad de 25 tomas, con lo que se tiene una capacidad total de 415. FUTURA TERMINAL DE CRUCEROS: para el 2,010, entrará en operación la moderna "Terminal de Cruceros" para atender simultáneamente 2 barcos cruceros de gran capacidad. El costo del Proyecto asciende a US\$40 millones, e incorpora además instalaciones en tierra para atención y comodidad de los turistas embarcados, así como un parque ecológico y un parque de diversiones en áreas aledañas a la Terminal.<sup>9</sup>

## 5. Situación de la Infraestructura Aérea

El Aeropuerto Internacional La Aurora, constituye el principal puerto de embarque y desembarque aéreo del país. Está ubicado en el perímetro metropolitano de la Ciudad Capital. En anteriores administraciones, se realizaron estudios para trasladar de la ciudad dicho aeropuerto con resultados negativos. En la anterior administración, se invirtieron más de 10 Millones de dólares americanos<sup>10</sup> para modernizar sus servicios comerciales. Cuenta con una capacidad de aterrizaje para: a) Airbus 320/340; b) Boeing 737; y c) Embraer 110<sup>11</sup> para cumplir con las regulaciones provistas por la Organización Internacional de Aeronáutica Civil (OACI)<sup>12</sup>. El aeropuerto internacional de Guatemala, sirve no solo a la capital de Guatemala sino a todo el país. Actualmente se encuentra en etapa de expansión y modernización, recibiendo vuelos de los principales puntos de Estados Unidos, México y Centroamérica, entre otros destinos. Próximamente se ampliarán destinos a Sudamérica, Europa y Asia. Más de 2 millones de pasajeros lo transitaron en 2008.

Como parte de los esfuerzos del sistema aeroportuario nacional 2008-2015 impulsado por la Unidad de Construcción de Edificios del Estado (UCEE) del Ministerio de Comunicación, Infraestructura y Vivienda para la mejora del sistema de transporte aéreo cuenta con una meta para la construcción de una nueva red de aeropuertos en el país (cinco aeropuertos internacionales bajo normas de la OACI). La mejora de Comunicación y Modernización de los Aeropuertos Internacional y Aeródromos Nacionales del País constituyen el Sistema Aeroportuario Nacional, clave para impulsar el Turismo Nacional é Internacional, facilitando su traslado en menor tiempo y el comercio de productos de exportación e importación, que influiría en mejorar las tarifas aéreas (pasajeros y carga). La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) realizó la estrategia de Modernización de la mano con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para iniciar en enero de 2006 con los trabajos del Aeropuerto Internacional La Aurora, que será en un futuro próximo la Terminal de pasajeros más grande, eficiente y moderna de la región.

Adicional a estos dos importantes aeropuertos, también operan más de 14 pistas de aterrizaje y aeropuertos rurales, en los departamentos de Quetzaltenango, Huehuetenango, Chiquimula, Cobán, Puerto Barrios y Petén, entre otros que únicamente admite el aterrizaje de avionetas tipo Cessna y en algunos casos se localizan helipuertos, como es el caso de las zonas militares de Escuintla, Zacapa, Jutiapa y otros.

Con base en lo anterior y bajo esta óptica, se puede afirmar que Guatemala se encuentra ubicada en una posición estratégica privilegiada en América y a nivel mundial, lo que permite el acceso a los mercados internacionales por vía terrestre, marítima y aérea, ofreciendo ventajas comparativas en el traslado de mercancías a través de su infraestructura vial, aérea e interoceánica.

---

<sup>9</sup> Ver página web: <http://www.santotomasport.com.gt/>

<sup>10</sup> Informe Final de Gobierno 2007

<sup>11</sup> Ver página web: [www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=564746](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=564746)

<sup>12</sup> Fuente: PRONACON

### **a. Aeropuerto Internacional Mundo Maya**

Otro de los aeropuertos nacionales que ha sido modernizado recientemente para convertirlo en una terminal aérea internacional, confortable y eficiente a turistas, lo constituye el Aeropuerto Mundo Maya, ubicado en Flores del Departamento de Petén, el cual constituye una plataforma de destino turístico de gran valor arqueológico, histórico y cultural.

Después que la OACI le hizo algunas Modificaciones a los Planos del Edificio para su mejora no solo en el diseño de La Terminal Aérea, sino también para la Comodidad de los Pasajeros, específicamente en la Entrada a la Terminal, así como varios cambios en la Estructura, Interna, Externa y de Parqueos.

La Terminal Aérea tendrá bien marcadas y divididas los sectores de llegadas y salidas, la OACI así mismo propuso hacer una Parte Techada más Alta y Grande y con Elementos especiales para Disminuir el Calor de la Región Selvática del Petén para que sea lo más confortable para todos los Turistas que lleguen de visita. Anteriormente las Instalaciones tenían una Extensión Aproximada de 2,500 metros cuadrados, la cual se espera ampliar a 4,500 lo que permitirá atender a 500 Pasajeros en Horas Pico en lugar de los 306 con los que contaba. También habrá un nuevo parqueo para 240 vehículos, mientras antes tenía capacidad para 87 Vehículos.<sup>13</sup>

### **b. Tendencias del transporte aéreo en Guatemala**

Guatemala cuenta con 10 empresas modernas y autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) que brindan transporte vía helicópteros, de las cuales únicamente 2 operan activamente prestando servicios aéreos, entre los servicios prestados por estas empresas, se puede mencionar: a) transporte ejecutivo; b) paquetes turísticos; c) fotografía aérea; d) emergencias médicas; e) transporte de valores<sup>14</sup>.

Cabe resaltar que no se cuenta con infraestructura para albergar la creciente necesidad de utilización de helicópteros, es decir, no se cuenta con helipuertos eficientes para el efecto. Por otro lado la DGAC cuenta con las medidas legales a través de la ley de aeronáutica civil, que permite contar con el andamiaje legal necesario para explotar este servicio.

## **6. Situación de la Infraestructura Férrea en Guatemala**

Los antecedentes de esta empresa estatal se sitúan en las últimas décadas del año 1875. Cuando el cultivo del café sustituyó a la grana, siendo necesario para su traslado y exportación, la construcción de infraestructura vial adecuada.<sup>15</sup> La Empresa estatal FEGUA, es un remanente depreciado *del International Raile Ways Of Central America* (IRCA) en 1968, esta empresa extranjera mostró deficiencias financieras, por lo que a través del Decreto del Congreso de la República 1736, el Gobierno constituyó un fideicomiso de 4 millones de quetzales para reorganizar sus operaciones y seguir prestando el servicio. En la actualidad Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), es una Empresa Estatal Descentralizada, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones. Fue creada mediante Decreto 22-69 del Congreso de la República de Guatemala y modificado por el Decreto 60-72 del Congreso de la República de Guatemala de fecha 28 de septiembre de 1972 con una duración indefinida y su domicilio está ubicado en la ciudad de Guatemala, pudiendo establecer agencias en la República de Guatemala y fuera de ella, cuando lo quiera el desenvolvimiento de sus actividades.

El objetivo principal de FEGUA es prestar servicio público de transporte ferroviario de carga y pass, servicios auxiliares, muellaje y demás operaciones relacionadas. En el mes de marzo de 1996, por falta de recursos financieros para la inversión y debido al mal estado de la vía férrea, el equipo de tracción y arrastre, el servicio fue suspendido. Por medio de Decreto 27-98 del Congreso de la República, de fecha 23 de abril de 1998, aprobó

---

<sup>13</sup> Ver página web: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=551140>

<sup>14</sup> Ver página web: [www.helicopterosdeguatemala.com](http://www.helicopterosdeguatemala.com)

<sup>15</sup> Ver página web: [www.usac.edu.gt/~usacceur/bol\\_26.htm](http://www.usac.edu.gt/~usacceur/bol_26.htm)

el Contrato de Usufructo Oneroso suscrito entre Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (CODEFE) de nombre comercial Ferrovías Guatemala, S.A. Este contrato concede el derecho de uso de la red ferroviaria del país por 50 años, obteniendo también en otro contrato el equipo ferroviario.

Ferrovías Guatemala (FVG) conecta la ciudad de Guatemala con México, El Salvador, y los puertos en ambas costas del Atlántico y del Pacífico. Después de años de poco mantenimiento, la pérdida de tráfico, invasión de colonos, el abandono de las operaciones en 1996, y la destrucción causada por el huracán Mitch a finales de 1998, el servicio comercial se reanuda el 15 de abril de 1999 con un viaje corto (60 km.). En diciembre de 1999 se estableció el servicio comercial a los puertos del Atlántico de Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás. Las fases posteriores del proyecto de rehabilitación van a la restauración del servicio a México y El Salvador.

Ferrovía Guatemala es la empresa concesionaria formada por RDC (*por sus siglas en inglés: Railroad Development Corporation*) y los inversores de Guatemala.

#### **a. Estadísticas de Operación**

- Longitud en km. 322
- Longitud en millas: 200
- Tonelaje anual: 39,604
- Locomotoras: 6
- Vagones: 130
- Principales flujos de tráfico: contenedores, acero, cemento, banano.

#### **b. Sistema del Ferrocarril de Guatemala**

Línea Activa: Guatemala, el Progreso, el Rancho, Zacapa, Gualán, Quirigua, Morales, Puerto Santo Tomás y Puerto Barrios. Líneas Inactivas: Macapá, Chiquimula, Anguiatú (frontera con el Salvador); Guatemala, Escuintla, Río Bravo, Champerico; Guatemala, Escuintla, Río Bravo, Tecún Umán (frontera con México).

A partir del 1 de octubre del 2007 se suspende los movimientos de mercancías entre la ciudad de Guatemala y el Atlántico a la espera del resultado de una reclamación de arbitraje presentada por la RDC en el marco de libre comercio con Centroamérica (CAFTA)<sup>16</sup>

### **7. Instrumentos y mecanismos legales**

Según Decreto Legislativo 132-1996. Se aprueba en el país la Ley de Tránsito que incluye todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. La aplicación de esta ley es de observancia general para todas las personas y vehículos que se encuentren en territorio nacional; con excepción de lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

Es oportuno considerar que Guatemala, como miembro del Sistema de Integración Centroamericana, (SICA) y del Sistema de Integración Económica Centro Americana, (SIECA); a suscrito y ratificado acuerdo a nivel de Ministros de Transporte de la Región, como es el caso de la aprobación del Plan Maestro de Desarrollo del Sector Transporte para el periodo 2001 - 2010

---

<sup>16</sup> Ver página: <http://translate.googleusercontent.com/www.rrdc.com>

En este aspecto, cabe mencionar que instituciones, como: el Sistema de Integración Económica Centro América, (SIECA); el Instituto Centroamericano de Administración de Empresas, (INCAE); el Banco Interamericano de Desarrollo, (BID); y, el Banco Centro Americano de Integración Económica, (BCIE), han asegurado en diversos estudios que en la región centroamericana, ninguno de los países cuenta con un sector transporte con los niveles de desempeño que exige la creciente globalización de la economía mundial. A esta conclusión se agrega el hecho que sin el componente socio ambiental, Guatemala muy difícilmente podrá enfrentar los desafíos que las mega tendencias internacionales que se impulsan.

Los problemas del sector son altamente atribuibles a las limitaciones financieras del aparato estatal, acrecentadas durante los últimos veinte años, debido principalmente por la aplicación de medidas dictadas por el Consenso de Washington, como las políticas de Privatización y de Desregularización, entre otras. Ante esta situación, se limitaron las capacidades estatales y la disponibilidad de recursos públicos para mantener en operación satisfactoria la infraestructura de este sector.

## **8. Medidas adoptadas**

Asumiendo una postura de país con bioética, y aceptando que la contribución de Guatemala a la generación de GEI acumulado y actual es infinitesimal, el actual gobierno toma como prioridad el tema ambiental, cuya máxima se evidencia en los abates de la naturaleza acelerados por el cambio climático.

Entre las medidas adoptadas, se trabaja en mejorar las condiciones sistema atmosférico. En este sentido, se han realizado algunos esfuerzos dirigidos a mejorar la calidad del aire, en particular, mediante la aplicación de medidas regulatorias.

La Ley de Humo Negro (Acuerdo Gubernativo 1017-90 de fecha 9 de octubre de 1990), fijaba un plazo para el ajuste y afinamiento de los motores de los vehículos. Posteriormente, el Acuerdo Ministerial del Ministerio de Energía y Minas OM-051-91 del 16 de abril de 1991 prohibió la importación y consumo de gasolina con plomo. El 31 de marzo de 1992 se publicó el Decreto No. 20-92 que hace referencia a la implementación de a medida a partir del 1° de marzo de 1993 para que todos los vehículos importados al país y que hubieran sido fabricados a partir de 1993 deberían estar certificados en lo relativo a emisión de gases. Este Decreto fue derogado por el Decreto No. 82-97 de fecha 7 de octubre de 1997.

Posteriormente se emitió el Acuerdo Gubernativo No.14-97, de fecha 23 de enero de 1997, Reglamento para el Control de Emisiones de los Vehículos Automotores, que fue un instrumento jurídico que regulaba la cantidad y calidad de emisiones contaminantes del aire que podían generar los vehículos que circularan en el país. Con posteridad, el 22 de mayo de 1998 por Acuerdo Gubernativo No. 273-98, se emitió el Reglamento de Tránsito.

El Acuerdo Gubernativo No. 14-97 fue derogado por el Acuerdo Gubernativo No. 930-98 de fecha 21 de diciembre del mismo año. El artículo 2 del anterior Acuerdo crea una comisión encargada de elaborar el nuevo proyecto de Reglamento para dar cumplimiento al artículo 14 del Decreto No. 68-86 del Congreso de la República, Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente y sus reformas. Mientras se emitiera el nuevo reglamento, CONAMA y el Departamento de Tránsito coordinarían aquellas medidas que pudieran ejecutarse en resguardo de la atmósfera y su no contaminación. Actualmente se dispone de la iniciativa de reglamentación para el Control de Emisiones Contaminantes Provenientes de Vehículos Automotores Terrestres, la cual todavía está pendiente de ser aprobada.

Con respecto a los contaminantes audibles, los esfuerzos han quedado varados en el tintero, ya que los espacios para una posible aplicación de política no han sido considerados como prioritarios, siendo así que en pocos municipios, como es el caso de La Antigua Guatemala, reciente se ha prohibido el uso de claxon o bocina dentro del área urbana, medida aplicada hasta ahora de manera exitosa.

## **A. Avances en la implementación**

### **1. Políticas de Gobierno para mejorar los servicios de transporte urbano y rural terrestre**

Entre los principales avances en el mejoramiento y modernización de la red de transporte en Guatemala. Se mencionan:

- La aprobación e implementación del Plan de Desarrollo Vial 2008 – 2017, a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, (MICIVI), a través de la Dirección de Caminos. Plan realizado con el apoyo del Banco Interamericano del Desarrollo y el Gobierno de Guatemala.
- La implementación de la Política Pública de la Administración de Tránsito y Seguridad Vial en la República de Guatemala. Elaborada por el Ministerio de Gobernación, la política tiene como propósito la operación del tránsito relacionado con la producción de los servicios de transporte de carga y de pasajeros, así como el tránsito en vehículos privados y los flujos peatonales, tiene una deficiente regulación e intervención institucional y que hasta la fecha se han iniciado acciones integrales en términos de planificación, gestión e intervención institucional.
- Entre las propuestas presentadas por parte de la Municipalidad de Guatemala se encuentra la instauración de la Empresa Metropolitana reguladora del transporte y tránsito, EMETRA, para la gerencia, administración y ejecución de todos los proyectos relacionados con el transporte y tránsito de la ciudad de Guatemala, mediante los siguientes objetivos:
  - i. Ordenar y organizar el transporte colectivo en el AMG
  - ii. Ordenar los diversos modos de transporte existentes
  - iii. Optimizar el uso del sistema vial ordenado y organizando el transporte urbano.

Metas alcanzadas hasta la presente fecha por la EMETRA:

- i. Renovación del 50% de la flota de los buses urbanos (750 convencionales y 50 articulados)
- ii. Retiro de 744 unidades de transporte colectivo de más de 20 años de uso.
- iii. Implementación de alternativas de transporte que incluye un sistema de taxis rotativos que a la presente fecha alcanzan 1732 unidades repartidas en 132 empresas
- iv. Implementación de vías exclusivas de transporte público en las principales calzadas de la ciudad de Guatemala.

### **2. Franja Transversal del Norte**

A manera de antecedente se menciona que el actual Gobierno, con el apoyo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, recientemente presentó al Congreso de la República un proyecto de ley para la adquisición de derechos de vía, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Carretera Franja Transversal del Norte.

La Carretera cruzará Guatemala desde el Océano Atlántico, atravesando cuatro departamentos, hasta la frontera con México en el oeste. Se pretende que sea una supecarretera multi-vías que conecten importantes ciudades provinciales ubicadas en esta región del país. La Carretera tendrá una longitud aproximada de 362 kilómetros (cerca de 226 millas). Adicionalmente, la Carretera conectará interrumpidamente dos puertos marítimos en el Océano Atlántico con la frontera Mexicana. Se espera que la Carretera beneficie directamente a más de medio millón de habitantes en las regiones contiguas.

La intención del proyecto de ley es llevar a cabo una subasta pública internacional para que compañías locales o extranjeras compitan para desarrollar el diseño, construcción, y mantenimiento de la Carretera. La idea inicial es

que se suscriba un contrato a largo plazo (30 años o menos) entre el Estado de Guatemala/Ministerio y el concesionario, mediante el cual el Estado de Guatemala se obligaría a pagar no más de US \$ 20 millones anuales al concesionario desde el momento en que la construcción de la Carretera sea finalizada por éste.

Todos los participantes en la subasta pública deberán presentar una oferta técnica y financiera, e incluir una fianza de oferta. Una vez adjudicada la concesión, el concesionario tendrá que presentar una fianza de cumplimiento cuando inicie la construcción de la Carretera. Adicionalmente, el concesionario estará obligado a contar con un seguro que se calculará con base entre el 0.1% al 0.3% del monto del contrato.

Todas las cantidades en las ofertas de los participantes pueden ser expresadas en Dólares de los Estados Unidos de América. Asimismo, todos los pagos que el Estado de Guatemala hará al concesionario serán en esta misma moneda. Tanto la adjudicación de la concesión, como la suscripción del(los) contrato(s) entre el Estado de Guatemala/Ministerio y el concesionario, tendrían que ser aprobados por el Congreso de la República.

Una de las buenas medidas del proyecto de ley es que permite pactar un arbitraje como medio para la solución de controversias entre las partes involucradas en el proyecto de la Carretera. Sin embargo, el lugar del arbitraje deberá ser la Ciudad de Guatemala, y la ley aplicable la de la República de Guatemala.

El Estado de Guatemala adquiriría los derechos de vía mediante expropiación por interés público. Luego, se espera que el concesionario desarrolle la Carretera en diferentes fases: (i) diseño final; (ii) construcción, y (iii) mantenimiento. El concesionario podrá contratar sub-contratistas para el desarrollo del proyecto.

Si una compañía extranjera ganara la subasta y le fuese adjudicada la concesión, tendría que registrarse en el Registro Mercantil de Guatemala<sup>17</sup>.

### **3. Promoción del Reglamento para el Control De Emisiones Contaminantes Provenientes De Vehículos Automotores Terrestres (Iniciativa de Ley Propuesta)**

Según el Inventario Nacional de GEI del año 2000, 42,000 toneladas de óxidos de nitrógeno incrementaron en un 110 % respecto al año 1990 y 287,400 toneladas de monóxido de carbono con un incremento de 131% respecto al mismo periodo derivados del sector transporte. Ante esta evidencia, el gobierno de Guatemala, a través del MARN inicia un conjunto de iniciativas a fin de contribuir a la reducción de estas emisiones, con la posición bioética, aun cuando este volumen es extremadamente reducido en el contexto mundial, pero actuando nacionalmente para incidir en los efectos globales de la variabilidad y cambio climático.

Dentro de estas iniciativas se tienen las iniciativas de ley propuestas para la reducción de las emisiones de GEI en Guatemala y el Reglamento para el Control de Emisiones Contaminantes Provenientes de Vehículos Automotores Terrestres.

## ***B. Lecciones aprendidas***

La crisis económica a nivel mundial que en el caso de Guatemala, ha generado problemas operativos al sector transporte y usuarios de estos servicios a nivel nacional, debido a lo insostenible de los precios a pesar que el Gobierno a realizo esfuerzos por mantener la estabilidad a costa de subsidios e incremento a los gastos de la nación.

De esta experiencia se extrae que el subsidio no hizo más que ocultar el problema de fondo, en cuanto al sistema de un servicio de transporte obsoleto que está operando a muy altos costos en perjuicio del país<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Ver página web: [www.latincounsel.com/esp/noticiaampliada.php?nid=5226](http://www.latincounsel.com/esp/noticiaampliada.php?nid=5226)

En cuanto al tema tarifario y de costes de operación del transporte urbano del Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala (AMCG), se menciona que desde la década de los noventa la tarifa es Q. 1.00 y hasta la fecha no ha tenido incremento. En este aspecto se considera que debe ser tratado de manera integral y basado en una planificación urbana y regional que considere el ámbito nacional, departamental, metropolitano y municipal. Subrayando que desde el año de 1996 se recomendó la construcción de vías exclusivas para el establecimiento del transporte público urbano basado en un medio de transporte masivo.

En cuanto a lo normativo y regulación vigente, se destaca que las funciones específicas de la Dirección General de Transporte, (DGT) fueron establecidas en un primer reglamento a la ley de 1946, Reglamento de Transportes Extraurbanos aprobado en octubre 1967. A partir de año 1993, y como resultado de un proceso de liberalización del transporte, se estableció un nuevo reglamento para regular y controlar el sector de transporte de pasajeros, Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros, aprobado en febrero de 1994. Paralelamente, se decidió suprimir toda actividad relacionada con el transporte de carga.

Dicha dirección es responsable de la regulación y control del transporte extraurbano de pasajeros, basándose en el reglamento de 1994, el cual precisa sus atribuciones, dentro de las cuales cabe citar:

- Hacer aplicar las normas, esencialmente administrativas y operativas (horarios y tarifas).
- Administrar el proceso de otorgamiento de “Autorización de Licencia de Transporte” (otorgada por 10 años) y los trámites administrativos para su obtención y renovación por parte de los portadores.
- Velar por medio de sus inspectores que los portadores cumplan con los horarios y tarifas, tal como lo estipulan las tarjetas de operación.

Es así que desde 1994, el transporte de carga se desenvuelve en un contexto legal e institucional ambiguo. Puesto que la autoridad responsable no se ocupa de este sector, no se otorgan las autorizaciones contempladas ni se lleva ningún tipo de registro o estadística sobre este vital sector de la economía nacional. Como no existe un registro de las empresas y vehículos, los demás organismos responsables de las actividades de control (policía, aduanas, administración fiscal, Ministerio del trabajo, etc.), tampoco tiene interlocutor válido hacia el cual reportar infracciones a la ley y detectar comportamientos anormales por parte de ciertas empresas<sup>19</sup>.

Cabe señalar que existe un “Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos automotores y sus Combinaciones (acuerdo gubernativo de diciembre de 1992).

En general, los reglamentos existentes se concentran en aspectos técnicos y administrativos, excluyendo de su ámbito de aplicación los asuntos de índole económico y social, tales como la capacidad financiera del solicitante para asumir sus responsabilidades (en caso de accidente, para reembolsar préstamos, para garantizar mantenimiento mínimo, fianzas, etc.), su competencia profesional (conocimientos del área de transporte en la que ejerce: materias peligrosas, perecederos, en transporte de carga internacional, etc.), o su honorabilidad (para garantizar competencia sana entre verdaderos transportistas).

Todas estas condiciones han tenido y siguen teniendo un efecto paralizante sobre el desarrollo de los servicios de transporte. Así, por ejemplo, la falta de criterios estimulantes en materia de ingreso y ejercicio a la profesión y acceso a los mercados, ha favorecido un cierto estancamiento de la mayoría de operarios en las labores básicas de conducción de vehículos, incompatibles con las necesidades de los usuarios comerciantes e industriales, en la búsqueda de servicios completos de calidad.

---

<sup>18</sup> Informe Final. Comisión Multisectorial del Transporte, Guatemala 2000.

<sup>19</sup> Plan Maestro del Sector Transporte. Diagnóstico Guatemala. 2003

## **C. Tendencias recientes y situaciones emergentes**

En el país, el diseño de políticas, estrategias y programas de seguridad en el transporte, para prevenir, reducir, controlar y compensar impactos socio-ambientales negativos y riesgos que atenten contra la vida, el equilibrio ecológico y la calidad ambiental. Asimismo, a nivel global, tener la capacidad de proponer en los diferentes foros y convenciones, el establecimiento internacional a las grandes transnacionales, de normas para mejorar la calidad de los combustibles para todo tipo de transporte y estándares para mejorar la eficiencia energética de los motores de larga duración, asegurando que todos los vehículos terrestres, aéreos y marítimos cuenten con el diseño, la infraestructura y el equipamiento para prevenir cualquier tipo de contaminación que afecte al ambiente. (Ver Anexo 3.)

### **1. Principales problemas y dificultades**

Entre las principales deficiencias que muestra el sector transporte en el país, se pueden mencionar:

- Capacidad limitada, deterioro y falta de mantenimiento de carreteras, puertos, aeropuertos y falta de funcionalidad de un sistema ferrocarrilero.
- Limitaciones para el acceso real al financiamiento público que proporcionan las entidades financieras internacionales,
- Marco legal y regulatorio no idóneo para la atracción de capital privado al sector,
- Deficiencias de índole organizacional e institucional.

Las deficiencias del sector transporte en Guatemala se reflejan en los altos costos de operación en el manejo de productos, por ende, en la pérdida de competitividad (Posición de Guatemala 80<sup>20</sup>, índice de 3.96) para la economía y el índice de riesgo del país y la degradación de los ecosistemas de país. (Ver Anexo 3).

Hoy más que nunca se debe dimensionar el papel que el Estado debe jugar en este sector, en su rol de planificación y regulación, modernización de la infraestructura y servicios de transporte, en sus diferentes sub sectores, tales como el de Infraestructura de Carreteras Urbana y Rural, puertos, aeropuertos; Transporte Terrestres; Marítimo; Aéreo y Ferroviario.

Por otra parte, se destaca en lo que respecta al servicio transporte, que las asociaciones nacionales de transporte de carga representan los intereses de las pocas empresas con flotillas grandes y los transportistas unitarios son las que forman la inmensa mayoría. La Asociación de Transportistas Internacionales (ATI), por ejemplo, agrupa 450 socios (98 % son camioneros). En cuanto a la CATRANSCA, esta entidad representa transportistas guatemaltecos y centroamericanos afiliados a la Coordinadora Nacional de Transporte (CNT).

Para sostener su actividad, estas asociaciones suelen vender el Documento de Tránsito Internacional (DTI) que se utiliza dentro del mercado común centroamericano y en algunos casos brindan distintos servicios a sus afiliados : venta de ciertos insumos (llantas, combustibles, lubricantes) a precios preferenciales, comprados al por mayor mediante la Cámara. Sin embargo, por falta de recursos humanos y materiales y atención suficiente por parte de la autoridad, estas asociaciones no han podido incursionar en acciones de capacitación de sus miembros, factor explicativo del escaso nivel de cultura ya sea en administración de flotillas o en materia de responsabilidad del transportista de mercancías bajo control aduanero.

---

<sup>20</sup> Agenda Nacional de Competitividad 2005 - 2015

### Anexo 3. Transporte

**Cuadro 4. Comparativo (2001 – 2008)**

Cuadro 4. Producto Interno Bruto Medido por el Origen de la Producción – Años 2001 – 2008 (Millones de quetzales de cada año)								
Actividades Económicas	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 <sup>pl</sup>	2008 <sup>el</sup>
1 Agricultura, ganadería, caza, selvicultura y pesca	20.498,5	22.659,5	23.077,4	24.741,2	25.741,8	25.890,3	29.365,2	31.695,0
2 Exploración de Minas y canteras	1.042,1	1.491,7	1.831,4	1.942,6	2.397,3	3.269,1	4.121,0	5.198,1
3 industrias manufactureras	28.913,1	30.075,6	32.146,7	35.960,7	38.851,3	43.044,3	47.972,4	55.270,2
4 Suministro de electricidad y captación de agua	3.794,6	4.230,7	4.601,5	5.390,4	5.462,8	5.800,5	6.391,6	7.123,4
5 Construcción	5.797,6	7.669,4	8.439,1	8.947,7	9.681,7	11.812,2	13.433,2	14.113,4
6 Comercio al por mayor y al por menor	18.936,7	20.568,9	22.466,6	25.303,6	30.786,0	33.877,3	39.883,8	45.268,9
7 Transporte, almacenamiento y comunicación	7.827,1	8.273,8	9.098,9	10.874,4	12.586,9	15.179,7	18.270,1	22.457,4
8 Intermediación financiera. Seguros y actividades auxiliares	3.781,9	4.261,1	4.479,6	5.055,2	5.594,9	6.506,4	7.883,4	9.642,3
9 Alquiler de Vivienda	15.044,9	16.357,1	17.620,8	19.042,7	20.513,7	22.286,0	24.174,5	26.583,0
10 Servicios Privados	22.801,8	25.613,9	27.712,3	29.768,2	31.842,2	35.670,8	39.556,0	43.984,8
11 Administración pública y defensa	10.861,5	11.819,7	12.590,9	12.938,8	13.669,9	14.754,4	16.970,8	19.754,0
(-) Servicios de Intermediación Financiera Medidos Indirectamente (SIFMI)	3.429,6	3.699,4	3.737,5	4.337,1	4.789,3	5.618,7	7.030,1	8.860,1
(+) Impuestos netos de subvenciones a los productos	11.107,6	13.184,7	13.716,4	15.058,8	15.389,5	17.363,7	20.137,4	22.433,1
<b>PRODUCTO INTERNO BRUTO</b>	<b>146.977,8</b>	<b>162.506,8</b>	<b>174.044,1</b>	<b>190.440,1</b>	<b>207.728,9</b>	<b>229.836,1</b>	<b>261.129,4</b>	<b>294.663,5</b>

<sup>pl</sup> Cifras preliminares

<sup>el</sup> cifras estimadas

**Fuente:** Banco de Guatemala, Producto Interno Bruto (2001-2008)

**Cuadro 5. Longitud de la red vial según tipo de rodadura. Guatemala 2002-2006  
(cifras en Kilómetros)**

Años	Total	Asfalto	Terrecería	Caminos Rurales
2002	14,044	5,466	5,643	2,935
2003	14,044	5,630	5,479	2,935
2004	14,283	5,938	5,393	2,952
<b>2005</b>	<b>14,436</b>	<b>6,044</b>	<b>5,365</b>	<b>3,028</b>
<b>2006</b>	<b>15,188</b>	<b>6,418</b>	<b>5,127</b>	<b>3,643</b>

Fuente: Departamento de Ingeniería de Tránsito, División de Planificación y Estudios, Dirección General de Caminos (DGC)

**Cuadro 6. Calificación de Riesgo de Guatemala (2005 – 2006)**

Calificación de Riesgo de Guatemala		
Agencia	Julio 2005	Julio 2006
Fitch Rantings	BB-(1)	BB+ (estable)
Moody`s	Ba2 (estable)	Ba2 (positivo)
Satndard & Poor`s	BB – (estable)	BB (estable)
OCDE	6	5

Fuente: Agenda Nacional de Competitividad, 2005-2015, PRONACOM

## Caso 3: Transporte

### **Mejoramiento de la red del transporte colectivo urbano en Guatemala**

La visión de Ciudad establecida en el Plan Guatemala 2020, planteado en el año 2002, se enfoca en el desarrollo sostenible tanto desde el punto de vista ambiental como económico. Para alcanzar las metas propuestas en dicho plan, se debe de considerar que el sector de movilidad urbana es de vital importancia puesto que asegura una movilidad de personas eficiente, segura y equitativa.

El transporte colectivo urbano es esencial para la movilidad urbana, considerando que dos terceras partes de los viajes realizados en la AMG se realizan por este medio, es por esta razón que este componente es vital para el desarrollo de dicho plan, a continuación se describen los principales objetivos del Plan Guatemala 2020:

- Reducir los altos costos de operación de vehículos
- Reducir el consumo innecesario de energía o combustibles
- Reducir los altos niveles de contaminación de aire y ruido
- Reducir el tiempo de viaje promedio de los habitantes de la AMG
- Reducir las marcadas diferencias de la calidad del servicio de los modos de transporte utilizados en la AMG

Considerando los objetivos del plan Guatemala 2020 que apuntan hacia una ciudad socio ambientalmente responsable y justa, económicamente competitivo en donde la propuesta del sistema de transporte público solucione los problemas de fondo, para este caso se considero el inicio del Plan Integral de Movilización Urbana (PIMU), implementando el Acuerdo Gubernativo COM-39-2003, aprobado el 18 de diciembre del 2003, con el cual se restringió el tránsito de transporte pesado en las vías principales de la ciudad de las 17 a las 20 horas. Uno de los primeros logros de esta medida fue mejorar la fluidez vehicular en un 20% en horas pico, un ahorro de tiempo promedio de viaje de 12 minutos por vehículo y un ahorro de Q. 4.90 diarios por usuario de vehículos en horas pico (lo que equivale a Q. 122.58 mensuales) y Q. 0.56 diarios para usuarios de transporte colectivo (equivalente a Q. 13.88 mensuales).

### **Propuesta de mejoramiento vial en Guatemala. Transmetro**

El sistema de Transmetro, inicio operaciones en febrero de 2007 y durante su implementación se lograron resultados importantes para los usuarios del transporte urbano, porque en promedio durante el primer mes de funcionamiento 121,000 personas utilizaron el servicio de lunes a viernes y entre 95,000 y 105,000 en los fines de semana, de igual manera se mejoró considerablemente el tiempo de viaje de los usuarios hacia el lugar de destino aproximadamente en un 25% al estándar normal, a continuación se muestran la tabla de análisis y respuesta del Transmetro:

Mejora en tiempo de viaje promedio (público)			
Servicio		Tiempo en minutos	
Antes de Transmetro	Servicio único	75 minutos	
Después de Transmetro	Servicio convencional	31 minutos	59% menos
	Servicio expreso	18 minutos	76% menos

Por su relevancia garantiza una fo

atemala 2020, y diseñó el futuro

sistema de transporte colectivo para la ciudad de Guatemala, este sistema es viable, eficiente y efectivo con respecto a las condiciones socioeconómicas del país. La elección de un sistema de bus rápido (BRT) se justifica por la relación de sus costos más bajos, en comparación a otros, de implementación y de operación. El Transmetro tiene mucho más en común con un sistema de metro que con un sistema de buses. Lo único en lo que se parece al sistema actual es que utilizan unidades que circulan sobre llantas de caucho, pero todo el resto constituye un concepto diametralmente opuesto al que existe actualmente. El sistema de Transmetro constituye una red de 8 rutas troncales con una longitud de servicio de 95 kilómetros que se localiza por lo general, a lo largo de las principales vías de la ciudad. Las rutas troncales se vuelven las más importantes del sistema y son las que hacen del mismo un servicio masivo de transporte público, el proyecto planea implementar fases a largo plazo que concluyan con un sistema de redes consolidado para el 2020, para esto se propone realizar las siguientes metas:

- Mayor orden en las calles
- Mejorar la calidad de servicio
- Implementar servicio de prepago en las distintas rutas, desvinculando al piloto de cobro
- Reducir los costos de operación
- Descongestionar las terminales de los buses urbanos y extraurbanos que se transitan en el perímetro de la ciudad.

El costo aproximado de la infraestructura, vía exclusiva, paradas, central de transferencia, pasos a desnivel y la adquisición de nuevos buses articulados es de Q. 276 millones de quetzales (US\$ 36 millones) lo que equivale a una inversión de Q. 22 millones de quetzales (US\$ 2.9 millones) por kilómetro de implementación del sistema. En cifras conservadoras el número total de los usuarios del Transmetro es de 180,000 pasajeros por día y en las horas pico de 12,500 pasajeros por hora, por sentido.

La implementación de este sistema en la ciudad de Guatemala está condicionado por las normas de ambientales propuestas por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales en los temas de emisión de gases para lo cual la Municipalidad de Guatemala contó con la certificación ambiental de la norma EURO-III, asimismo los motores de los vehículos comprados utilizan componentes de baja contaminación los cuales se adquirieron bajo la norma EPA 94.

### **Incorporación de nuevas unidades de transporte colectivo**

Como parte de los esfuerzos impulsados por el Gobierno actual y el sector privado se encuentra la incorporación de nuevas unidades de transporte público que ayuden a minimizar los impactos del uso de los automotores al medio ambiente. Estos esfuerzos están encaminados a la inversión que se hace en Guatemala, para garantizar un plan de modernización del transporte público metropolitano que tendrá un costo de más de 625 millones de dólares americanos, el proyecto de restructuración del transporte publico capitalino generara 12,000 fuentes de trabajo, se pretende de la misma forma extender a ciudades del interior con lo mismos problemas de transporte. En el nuevo servicio se impulsara un sistema de prepago, una tarjeta de prepago para garantizar su eficiencia y mejorar la seguridad en beneficio de los usuarios y chóferes<sup>21</sup>.

Se espera que para finales del 2009 los 2,926 buses del actual sistema de transporte salgan de circulación y sean incorporados los 3,150 nuevos buses con un costo de 450 millones de dólares americanos, para implementar por completo el plan de mejoramiento del sistema colectivo de transporte urbano a inicios del 2010<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> <http://sdpnnoticias.com/sdp/contenido/2009/08/01/458941>

<sup>22</sup> <http://www.elperiodico.com.gt/es/20090729/pais/108604/>

## **Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para el municipio de Guatemala**

### **Promoviendo el mejor sistema de transporte confiable**

El documento del POT constituye un esfuerzo de la comuna capitalina por implementar medidas que contribuyan al mejoramiento del servicio de transporte, construcción de viviendas y de alguna forma frenar el crecimiento espacial y poblacional desordenado de la AMCG. Según estimaciones se conoce que en el 2000 el área metropolitana de Guatemala tenía una extensión entre 22,500 y 35,000 hectáreas (Plan de desarrollo Metropolitano) (1995) y en los últimos años se ha producido más suelo urbano siguiendo un crecimiento espacial de 4.4% anual, para el año 2020 se estima un urbanización de 307 Km.<sup>2</sup> por sobre los 225 Km.<sup>2</sup> que ya estaban urbanizados en el 2000. No obstante, la distribución de la población no es homogénea en el territorio, mientras que en 1964 (año con mayor proporción de población en el Departamento de Guatemala) el 71% de la población del Departamento de Guatemala vivía en el municipio de Guatemala, y en 1989 era ya el 50% para el año 2002 solo el 37% vivía allí; y si las condiciones continúan en el sentido que lo hacen actualmente para el año 2020 se espera que únicamente el 24% vivan en el municipio de Guatemala, mientras que el 76% restante lo harán en los municipios periféricos. La segregación socio espacial de la población y la distribución de los distintos usos de suelo, así como el crecimiento desordenado y de baja densidad en el área metropolitana produce varios efectos, las cifras de densidades brutas incluyen las áreas no urbanizadas y no urbanizables del municipio, lo que quiere decir que existe todavía una porción del territorio del municipio sin urbanizar (11%) y que existe un buen porcentaje del municipio (37%) que por razones ambientales o de riesgo no debería urbanizarse. Esto hace suponer que solo el 52% del municipio esta urbanizado y por tanto se desvirtúa la concepción que la expansión y la presión por el territorio solo se está dando en los municipios periféricos, es por esta cuenta que también el municipio debe de incluir políticas y estrategias relacionadas a la planificación territorial para guiar la redensificación que se dará en las áreas urbanizadas, dirigir el crecimiento en las áreas de expansión de una manera ordenada y proteger las áreas ambientalmente valiosas y de alto riesgo para la ocupación humana. De esta cuenta unos de los objetivos del POT proponen; a) Promover una red vial interconectada; b) Promover construcciones donde exista una adecuada oferta de transporte y c) Dar certeza al propietario y al inversionista, promoviendo prácticas urbanísticas deseadas a través de incentivos.

### **Aspectos del Transporte Extraurbano en Guatemala**

La importancia del transporte extraurbano queda clara en cuanto al traslado de personas entre los pueblos, desde un pueblo hacia la cabecera departamental y de los municipios hacia el centro urbano. La función de los buses extraurbanos tiene una importancia comercial por el uso que se le da a éste, pues en el “parrillero” radica el comercio de los pequeños y medianos empresarios de los mercados. Es el medio de transporte que se utiliza para llevar los productos del día a los diferentes mercados tradicionales en todos los pueblos. Una de las principales visiones orientadas al transporte extraurbano en el territorio de Guatemala inicio con la realización de un proceso de diagnostico cuya metodología se basa en la participación ciudadana: información, consulta, concertación. Los actores consultados fueron todos los que están involucrados en la temática de los transportes colectivos: los que “hacen” el sistema (políticos, empresas de transporte, actores técnicos).

El “transporte colectivo extraurbano”, que se define por un modo de desplazamiento de personas, utilizando vehículos adecuados para transportar un gran número de personas al mismo tiempo, así mismo, se incluye en esta categoría todo tipo de buses.

La Dirección General de Transporte a través del Reglamento del Servicio del Transporte Urbano-Interurbano, tiene la potestad de controlar el transporte extra-urbano, la Policía Nacional de Tránsito del Ministerio de Gobernación tiene el papel más global de velar por el cumplimiento de las normas de policía relativas al tránsito de vehículos, de conformidad con la ley de tránsito, así como de las disposiciones del reglamento de tránsito y del reglamento de transporte extra-urbano. De la misma manera, el Ministerio de Gobernación puede trasladar

funciones de la administración de tránsito con “entidades públicas” o “dos o más municipalidades (...) en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes”<sup>9</sup>, mediante la suscripción de convenios. Eso plantea la posibilidad para las Mancomunidades de administrar el tránsito dentro de sus jurisdicciones.

## **Definición De Los Objetivos, Políticas Básicas y Lineamientos Que Rigen El Plan De Desarrollo Vial 2000-2010**

La formulación del Plan de Desarrollo Vial (PDV) se advertiría incompleta si se omitiera la descripción o reseña general de los aspectos económicos, sociales y ecológicos más relevantes. Con ello se facilita la caracterización misma del objetivo central del Plan como lo es el desarrollo vial para apoyar a los demás sectores y facilitar el acceso de los pobladores a los servicios.

La presentación de los elementos básicos se ha dividido, para facilitar la exploración del documento, en los objetos de estudio señalados, los aspectos económicos, los aspectos sociales y los aspectos ambientales.

Debe advertirse que se trata de una descripción somera que, aunque se ha tenido el mayor cuidado en buscar las fuentes de información, no contiene elementos prospectivos más allá de la mera apreciación cuantitativa. En algunos casos se han hecho señalamientos específicos sobre el Sector Transporte (que incluye almacenaje y comunicaciones por definición técnica de las Cuentas Nacionales) lo cual lleva implícita una estrecha relación con la infraestructura vial.

Finalmente, debe señalarse que a lo largo de las notas aquí presentadas, se tomó como premisa que el Sector Transporte así definido, es el facilitador básico de la producción de bienes agrícolas e industriales y el promotor del Comercio en general. Sin objetar la vinculación de la infraestructura vial y el transporte con los demás sectores, se da por admitido que su influjo es mayor en la producción de bienes y en el comercio de los mismos. Lo anterior no excluye la importancia de la infraestructura vial y el transporte como facilitador del acceso de los habitantes a los servicios sociales.

## **Objetivos del Plan de Desarrollo Vial (PDV) 2000-2010**

1. Incrementar la Red Vial Pavimentada.
2. Mejorar la Red Vial Existente (Centroamericanas, Nacionales y Departamentales).
3. Contar con un Sistema Integrado de Transporte por Carretera.
4. Desarrollo Integral del País, Mejorando la Integración Regional.
5. Integrar el Norte del País con el Resto de la República, (Desarrollo Integral).
6. Desarrollo Rural con énfasis en la estructura básica.
7. Conectar eficientemente el Océano Pacífico con el Océano Atlántico.
8. Destacar la importancia del Control de Pesos y Dimensiones en los Tramos Carreteros y consolidar las Políticas de Mantenimiento.
9. Consolidar una Infraestructura con Calidad y Seguridad.
10. Programar un refuerzo de la estructura de las carreteras en el año 2005.
11. Estimular la Inversión Privada y su participación en el desarrollo vial.
12. El 100% de las Cabeceras Municipales deben tener accesos Pavimentados.
13. El 100% de la Red Vial Primaria debe estar en buen estado.
14. El 100% de la Red Vial Secundaria Debe estar Pavimentada.
15. Reducir a un 40 % la Red Vial No Pavimentada



