

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

BIBLIOTECA CENTRAL-USAC  
DEPOSITO LEGAL  
PROHIBIDO EL PRESTAMO EXTERNO

"EL TRANSPORTE EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE  
GUATEMALA "

Tesis presentada a la Junta Directiva de la Facultad  
de Ciencias Económicas de la Universidad de San  
Carlos de Guatemala,

por:

CESAR AUGUSTO REGIL ESCOBAR

al conferírsele el título de:

ECONOMISTA

en el grado de

LICENCIADO



Guatemala, noviembre, 1967

DL  
03  
T(186)

JUNTA DIRECTIVA DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Decano .....Lic. Rafael Piedrasanta Arandi  
Vocal 1° .....Lic. César Augusto Díaz Paz  
Vocal 2° .....Dr. Luis Eduardo Contreras  
Vocal 3° .....Lic. Aníbal de León Maldonado  
Vocal 4° .....P.C. Marco Antonio Ponce Díaz  
Vocal 5° .....P.C. Carlos Julio Dávila Rodríguez  
Secretario .....Lic. Bernardo Lemus Mendoza

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN GENERAL  
PRIVADO:

Vocal 2° .....Lic. Marco Antonio Ramírez Sánchez  
Secretario .....Lic. Juan María Rivera Gutiérrez  
Examinador .....Ingeniero Jorge Arias B.  
Examinador .....Lic. Rafael Piedrasanta Arandi  
Examinador .....Lic. Enrique Santa Cruz

-----

Guatemala, 23 de noviembre de 1967

Señor Decano de la Facultad de  
Ciencias Económicas  
Lic. Rafael Piedra Santa A.

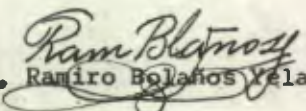
Señor Decano:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para informarle sobre la tesis de graduación presentada por el P.C. César Augusto Régil intitulada "El Transporte en el Desarrollo Económico de Guatemala".

El Señor Régil ha enjuiciado los aspectos relevantes que se relacionan con la economía del transporte, poniendo énfasis en la influencia que éste tiene para la subestructura del país y en la urgencia de establecer un sistema nacional, bajo los lineamientos de una política de transportes adecuada a las necesidades reales de Guatemala; el autor también analiza la necesidad de que el transporte contribuya más efectivamente a los fines de la integración económica centroamericana. Finalmente, concluye el P.C. Régil aseverando que mientras no sean modificadas las estructuras económicas, sociales, políticas y jurídicas actuales, no será posible conseguir un desarrollo económico apreciable.

Considerando que el trabajo presentado contiene puntos importantes de interés nacional, soy de opinión que el mismo se acepte para ser discutido en el acto de su investidura profesional.

Aprovechando la oportunidad para suscribirme del Señor Decano como su atento y seguro servidor.

  
Lic. Ramiro Bolaños Yela

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

GUATEMALA, CENTRO AMERICA

Calle Mariscal Cruz No. 1-56, zona 19

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS: GUATEMALA, VEINTITRES DE NOVIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS SESENTA Y SIETE.

Con base en el dictamen rendido por el LIC<sup>o</sup> RAMIRO BOLAÑOS YELA, quien fuera designado Asesor, se acepta el trabajo de Tesis denominado "EL TRANSPORTE - EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE GUATEMALA", que para su graduación profesional presento el señor P. C. CESAR AUGUSTO REGIL, autorizandose su impresion.

Lic. Rafael Piedra Santa Arandi  
Decano



Mtcf

Lic. Bernardo Lemus Mendoza  
Secretario



A MI HIJA: THELMA DEL ROSARIO

# CONTENIDO

## I Introducción

## II <sup>Historia de los</sup> Resumen histórico del transporte en Guatemala

1. Epoca anterior a los ferrocarriles
2. De 1900 a nuestros días

## III Los medios de transporte y la sub-estructura prevaleciente

1. Características geográficas de Guatemala
2. Principales vías de comunicación y medios de transporte
  - 2.1 Ferrocarriles
  - 2.2 Carreteras
  - 2.3 Puertos
  - 2.4 Vías fluviales, lacustres y cabotaje
  - 2.5 Vías aéreas

## IV Necesidad de estructurar un sistema nacional de transportes

1. Planificación del sector transporte
  - 1.1 Prioridad en el desarrollo infraestructural
  - 1.2 Financiamiento del sector transporte
  - 1.3 Transporte y Reforma Agraria
2. Política de transporte
  - 2.1 Transporte extra-urbano
  - 2.2 Transporte urbano
  - 2.3 Control gubernativo del transporte

## V El transporte en la integración económica centroamericana

## VI Conclusiones

## Bibliografía

# I INTRODUCCION

Es de importancia nacional señalar en la hora presente el papel fundamental que el transporte debe jugar en el desarrollo de Guatemala, ya que todavía no se le enfoca como un medio de abastecimiento económico.

Si esto fuera así, debería estar el transporte orientado con el fin de mejorar las actividades productivas y fortalecer el mercado interno del país.

Ello es debido a que en el país no se cuenta todavía con una política económica de los transportes que tienda a organizarlos convenientemente para que cumplan a cabalidad su función estructurante.

Al tratar el problema de los transportes, considero necesario que los que lo dirigen tengan en cuenta, a priori, los tres elementos básicos sobre los que debe descansar todo sistema de transportes: vía, vehículo y fuerza motriz.

Y así mismo, la planificación del sector transportes debe considerarse como parte de un plan general de desarrollo que sirva de elemento dinámico de integración.

Además, todo sistema de transportes debe responder a la capacidad de tráfico necesaria y basarse en las premisas siguientes: rapidez, baratura, seguridad y capacidad a efecto de que conecte apropiadamente los centros de producción con los mercados de consumo, principalmente de los recursos propios.

La historia económica de Guatemala pone de manifiesto que

los recursos nacionales no han sido explotados en función del desarrollo económico del país.

La dominación española implantada a raíz de la conquista, sometió a la población a las formas más condenables de explotación, aprovechando la fuerza de trabajo indígena como la fuente principal de riqueza del territorio colonizado.

La alianza feudal, clerical y militar desviaron los sanos propósitos del movimiento de independencia y así nació la República de Guatemala con el signo del sub-desarrollo. La independencia de 1821 no provocó mayores cambios en la forma de explotar al indígena y los sistemas feudales siguieron vigentes, pese a nuevas leyes emitidas en el año de 1825 y durante el gobierno del Dr. Mariano Gálvez, que modificaban las relaciones de trabajo. Estos cambios que pudieron haber significado nuevas formas en las relaciones de producción, fueron anuladas por los conservadores.

La reforma liberal de 1871, sienta las bases para el desarrollo de la economía nacional, con la creación y consolidación de la empresa agrícola capitalista. Se inicia así una política de vías de comunicación y medios de transporte para impulsar el desarrollo de las zonas agrícolas del país, se establece la comunicación por medio del ferrocarril entre la capital y el puerto de San José, en el Océano Pacífico, y da comienzo la construcción del ferrocarril para unir la capital con la costa del Atlántico y establecer así la conexión interoceánica; esto facilitarfa la salida de los productos a los mercados del exterior y la importación de mercancías para la demanda interna.

Los intentos del gobierno liberal de 1871 para establecer las bases para el desarrollo de un sistema de transportes que sirviera eficazmente al abastecimiento económico de la nación, se vieron frustrados totalmente cuando, a fines del siglo XIX y principios del presente, todo el trabajo realizado con participación del pueblo en pro del aumento de las inversiones públicas en los progra-



mas de sub-estructura, se perdió con la entrega vergonzosa de recursos nacionales a través de contratos que han mantenido a la nación en una situación semicolonial.

El principal instrumento para explotar la riqueza nacional en beneficio del trust de la United Fruit Company han sido los ferrocarriles. Estos pudieron haber sido un elemento estructurante de la economía nacional, pero se convirtieron en medios para exportar la riqueza y no contribuyeron a formar el capital social básico. Se constituyeron si en un conducto adecuado para descapitalizar al país, dejando como herencia, en más de medio siglo de explotación, la pérdida del control absoluto del transporte de importación y exportación y una empresa convertida en chatarra, con serios problemas económicos y sociales.

Guatemala sigue viviendo en medio de relaciones semifeudales de producción y con todos los signos negativos del sub-desarrollo, dependiendo del capital norteamericano para financiar sus obras de infraestructura a través de préstamos externos que contribuyen cada vez más a aumentar la pobreza.

Si los países desarrollados buscaran formas constructivas de canalizar sus excedentes de capital a los países sub-desarrollados, antes tendrían que pensar en la inversión que ellos mismos necesitan para alentar ramas atrasadas de su producción interna, y no únicamente de sus inversiones en países pobres.

Al efecto, conviene señalar como elemento negativo de los préstamos externos que éstos se conceden sobre bases que benefician principalmente al gobierno de los Estados Unidos, ya que son ellos los que controlan los organismos prestamistas y que sujetan a los países que reciben el financiamiento a una serie de obligaciones limitantes de su libertad de compra en la adquisición de elementos para su desarrollo.

En las obras de infraestructura, las empresas constructoras ex

tranjeras a quienes se les adjudican los contratos, obtienen ganancias no menores del 15% del valor de los respectivos contratos y entre el 10 y 15% para las firmas consultoras encargadas de la supervisión. Además estos préstamos están condicionados a compromisos de orden político que de acuerdo con las experiencias que ha tenido Guatemala, limitan nuestra soberanía.

Cifrar las esperanzas del desarrollo económico de Guatemala en el financiamiento extranjero, ya sea a través de préstamos, inversiones directas o "donaciones", en las condiciones indicadas, es sustentar el desarrollo sobre bases falsas.

Para que el financiamiento externo resulte positivo, debe llegar sin intereses de carácter político y con el propósito fundamental de ayudar a que los países pobres alcancen un desarrollo económico independiente.

Sería aconsejable, que como medida de prevención, el sector transporte nacional y regional, ponga limitaciones a la inversión directa en la constitución de las empresas, a efecto de que sean organizadas en un 100% con capital nacional o regional, para evitar que este importante sector pueda ser controlado a través de otras actividades.

El único intento nacional de desarrollo económico independiente, llevado a cabo en el período revolucionario de 1944-1954, fue entorpecido por los intereses de la oligarquía nacional y del trust de la United Fruit Company, los cuales maniobraron para que el gobierno de los Estados Unidos propiciara y financiara la intervención yanqui de 1954. Esto pone de manifiesto que cuando países pobres como el nuestro, desean desarrollarse con sus propios esfuerzos y recursos, se ven obstaculizados por los intereses conjuntos de círculos oligárquicos criollos, gobierno norteamericano y gobiernos nacionales a su servicio. Las obras del Puerto Matías de Gálvez (antes Santo Tomás) y la carretera al Atlántico, liberaron el transporte del monopolio de la IRCA.

Los planes de desarrollo que en lo sucesivo se formulen, no pasarán de ser simples documentos mientras no haya gobiernos que se empeñen en cambiar las estructuras económicas, sociales y políticas del país.

Con este trabajo de tesis, presento una modesta contribución del interesante problema económico de los transportes, con el ánimo de que se comprenda mejor su papel acelerador del desarrollo económico nacional.

# MARCO TEORICO

## II RESUMEN HISTORICO DEL TRANSPORTE EN GUATEMALA

### I. Epoca anterior a los ferrocarriles

Atendiendo a que las vías de comunicación y los medios de transporte en Guatemala sufrieron un cambio fundamental a partir de la iniciación y surgimiento de los ferrocarriles, trataré de presentar un resumen histórico dividiéndolo en dos épocas: la primera que comprende la situación de las vías de comunicación y los medios de transporte anteriores al año de 1900; y la segunda, de 1900 a nuestros días. He dispuesto el trabajo en esa forma, porque a partir del presente siglo, con los ferrocarriles se inicia un nuevo capítulo de la tragedia económica de Guatemala.

Remontándonos a la época de la preconquista, se advierte que Guatemala no contaba con más fuerza propulsora que la fuerza humana de trabajo, y aunque se conocía el principio locomotivo de la rueda, no parece que se haya usado con fines de transportación. Para el transporte de carga muy pesada se utilizaron troncos de árboles y rodillos.

El atraso técnico de esa época, contribuyó a engendrar instituciones como la esclavitud, existiendo una modalidad de esclavos llamados "tlamenes" que eran entrenados desde niños para el transporte de carga pesada; sin embargo, no eran propiamente esclavos, sino trabajadores dedicados al transporte que hacían las veces de semovientes.

Aparte de las vías terrestres que eran caminos primitivos, también se utilizaban las aguas navegables.

En la época anterior a la llegada de los españoles, el Rfo Polochic fue utilizado para el tráfico comercial empleándose pequeñas embarcaciones rudimentarias. También sabemos que el Rfo Motagua tuvo gran importancia en la época anterior a la Conquista, ya que antiguamente su caudal de aguas era más abundante. En sus márgenes nuestros antepasados mayas, alrededor del siglo VII de la era cristiana, construyeron la ciudad de Quiriguá.

Otras aguas navegables al igual que en los casos anteriores fueron aprovechadas, así como en el Lago de Izabal y el de Atitlán. Los ríos Pasión y Usumacinta fueron muy importantes para la antigua población Maya.

Al producirse la Conquista, se siguen utilizando las mismas vías de comunicación y la fuerza humana sigue siendo la principal fuerza propulsora del transporte.

El año de 1549 marca un hecho importante en la historia de las vías de comunicación y el transporte: el rey de España ordenó en junio de aquel año que se llevaran bestias de carga a Guatemala para sustituir a los "tlamenes" y la erogación de mil pesos oro para abrir caminos al golfo y al Mar del Sur.

Este hecho trascendental introduce a la bestia de carga como medio de transporte y da mayor capacidad para el traslado de mercancías, especialmente con fines de exportación..

En 1551 se produce el primer problema de localización en Guatemala: el rey Carlos V dispone que se organicen a los indios en pueblos grandes y ello obliga a la apertura de nuevas vías que en todo caso fueron caminos de herradura. En 1574 ya se habla de construcción de puentes y reparación de caminos, los cuales naturalmente se hacían con el trabajo gratuito de los indios.

"Pineda, refiriéndose al ganado caballar, cuenta que todos los indios y ladinos ricos de la Costa Grande poseían sus caballos

y los montaban....." <sup>1</sup>. Esta referencia data del año de 1631 y pone de manifiesto que el caballo ya era utilizado para el transporte de personas, y así se operaba un cambio importante en la transportación, sin que ello significara que hubieran desaparecido los tlamemes.

El comercio interior se hacía principalmente con la capital de Guatemala y entre los pueblos más importantes. También se realizaba con la Costa Grande y para el caso se empleaban bestias de carga y de montar.

En cuanto al comercio exterior se hacía con la península y los puertos del Caribe y por el Mar del Sur con el Perú.

Para Puerto Caballos y posteriormente para el Golfo Dulce, se había abierto un camino de recuas. En 1604, cuando se descubrió la Bahía de Santo Tomás, se fundó el puerto de ese nombre.

En el período de 1650 a 1800, las vías de comunicación y los medios de transporte terrestres no sufren mayores cambios. Aparte de la apertura de nuevos caminos de herradura para ir conectando los diferentes pueblos del país y el indudable incremento de la crianza de caballos y otras bestias de carga, se organizan grandes recuas por personas adineradas, cuyo objeto era incrementar sus propias empresas comerciales y agrícolas y prestar sus servicios a terceras personas que atravesando la Provincia de Guatemala, comerciaban de Soconusco a Sonsonate.

El comercio indígena se realizaba en los diferentes pueblos del país, especialmente el pequeño comercio entre la zona fría y la costa; el traslado de los productos se hacía sobre las espaldas de los indios y sólo los que contaban con algunos recursos adqui-

<sup>1</sup> Valentín Solórzano F. Evolución Económica de Guatemala. Centro Editorial José de Pineda Ibarra. Ministerio de Educación Pública. pp.98. Vol. No.II S.I.S.G. 1963.

rían bestias de carga para completar su capacidad de transportación. "Los quezaltecos llevaban gùipiles y ropas de la tierra y regresaban con sus mulas y burros cargados de cacao y algodón.."2

En este período el comercio exterior desempeña un papel económico de gran importancia para la colonia, por lo cual fue necesario dictar medidas que protegieran la navegación, que era el medio de transporte para comerciar con la Península, los puertos del Caribe y con el Perú. Era tal la importancia de la navegación que se dictan medidas para protegerla de la piratería. El Licenciado Gerardo Gordillo Barrios, al referirse a este hecho se remite al "extracto del Alegato de Límites con Honduras" y transcribe: "Para proteger la navegación por el Río Dulce ordenó el Rey de España la construcción del Castillo de San Felipe de Lara en las márgenes del Lago de Izabal, en el año de 1655"3 Otros ríos como el Motagua fueron utilizados para el transporte fluvial y aun que se quisieron aprovechar para el comercio de importación y exportación, quedó limitado para el comercio interno.

Para efectuar el comercio internacional, las colonias tenían limitaciones, y en el caso de Guatemala, fue hasta 1778 que el Rey la autorizó para efectuar el comercio libre y se evitó que únicamente lo hiciera con los puertos de contratación; los barcos que debían hacer el indicado comercio tendrían que ser propiedad de los españoles.

El Arancel y el Reglamento para el libre comercio de España e Indias, tenía también el propósito de fomentar la marina mercante, para lo cual concedía estímulos especiales a los armadores de navíos y a los comerciantes que se dedicaran a ese tráfico. (Octubre de 1776).

2 Obra citada. pp.196

3 Lic. Gerardo Gordillo Barrios. Tesis: "Carreteras, Ferrocarriles y Marina Nacionales para el aprovechamiento del Lago de Izabal". pp.92. 1950.

Ya en 1744, las medidas dictadas por el Rey Carlos III, que regulaban el transporte marítimo y comercio exterior para la Colonia, ya no pudieron estimular el desarrollo económico de Guatemala, que durante más de dos siglos había sufrido la explotación de sus riquezas sin que se obtuviera ningún beneficio.

A finales del período 1650-1800, se había intensificado el comercio por vía terrestre con la Nueva España, tanto para el intercambio directo como el de importación y exportación.

Resulta conveniente registrar el hecho consistente en la obligación de otorgar guías de transporte de carga con el objeto de establecer el control de la mercadería que entraba y salía a la ciudad. Este hecho tuvo mayor importancia con el traslado de la capital de Centro América al Valle de la Ermita, a raíz del terremoto del 29 de julio de 1773.

Las condiciones y características de los caminos y en general de las vías de comunicación y de los medios de transporte, en las primeras décadas del siglo XIX, no provocaron cambios fundamentales en el país. Es conveniente señalar sin embargo, desde el punto de vista histórico algunos hechos importantes, como los siguientes:

Que la navegación en el Río Motagua tuvo mucha importancia y que si no se logró establecer por medio de embarcaciones de vapor sí se utilizaban las adecuadas a su profundidad. Fue tal el auge adquirido que obligó en el año de 1843 a que el gobierno de la época dictara una nueva reglamentación para dar facilidades a todas aquellas personas que se servían del río para las actividades de importación y exportación de mercaderías.

El Licenciado Gerardo Gordillo Barrios al referirse a este mismo asunto se remite al Diario El Guatemalteco, Tomo XV No. 96, y nos dice: "El último intento se llevó a cabo en el año de 1830 entre don Martín Robert y Compañía y el gobierno, por el cual di



cho señor se comprometió a construir, en el término de un año, un canal de la Bahía Graciosa al Río San Francisco y otro de éste al Motagua. Además la compañía se comprometió a limpiar, dentro del mismo plazo los Ríos Motagua y San Francisco desde el puerto Gualán hasta la Bahía Graciosa para dejar la vía en buenas condiciones de navegabilidad<sup>4</sup>.

Lo transcrito pone en evidencia el interés que existió por hacer del Río Motagua una vía de navegación comercial.

En el gobierno del Dr. Mariano Gálvez, (año 1837) la casa Barclay Herring, Richardson y Co. de Londres, trató de formar en el país una compañía para construir un camino entre Guatemala y un puerto del Pacífico. Pero de las pláticas celebradas entre representantes de la compañía y los representantes del gobierno sólo se obtuvo la concesión de un préstamo que no se destinó a ninguna obra de carácter público.

La Independencia en 1821 liberó de impuestos al comercio, dando como resultado que éste tomara cierto auge; sin embargo, la falta de transportes no permitió que el comercio interior se desarrollara adecuadamente ya que siguió prevaleciendo el régimen de autoconsumo y de economías cerradas por regiones; esto hacía que los precios de los productos esenciales variaran mucho de un lugar a otro.

Si el aislamiento entre las diferentes zonas de Guatemala no permitía un desarrollo adecuado de sus actividades comerciales, - menos iba a permitirlo con los demás pueblos que formaban la federación. Sin embargo, si se hacía comercio entre Guatemala, - El Salvador y Nicaragua aprovechando las ferias, debido a que en esa época Guatemala era el área donde se concentraban las importaciones europeas.

4 Obra citada. pp.104.

El prócer Don José Cecilio del Valle, en el estudio efectuado por encargo de la Sociedad Económica, dice: "No hay caminos, no hay calzadas, no hay ventas decentes para el hospedaje de pasajeros. Es preciso que el comercio interior sea desmayado y languidecido, algunos productos se pudren en el lugar en que se producen, otros no circulan por el área que pudiera extenderse si fuera fácil la transportación"<sup>5</sup>

Si bien es cierto que durante la dominación española las provincias de Centroamérica se mantuvieron unidas por la presión política del gobierno colonial, los diferentes estados vivían económicamente aislados y se desenvolvían a través de una vida propia autoconsuntiva que no era más que el reflejo de lo que acontecía internamente en cada provincia. Es decir, que la falta de unidad económica motivada por la falta de caminos que conectaran la república federal centroamericana, agregada a otros factores, fue causa determinante para la desintegración de Centroamérica.

En el año de 1842, antes de que se provocara la separación de los estados centroamericanos, el gobierno conservador de Guatemala trató de establecer una colonia de inmigrantes europeos en las márgenes de la Bahía de Santo Tomás. Una de las condiciones que se fijaban a la Compañía Colonizadora era la fundación de un puerto moderno en dicha Bahía. Se hace referencia a este dato histórico, para poner en evidencia la importancia que siempre había existido en relación al establecimiento de un puerto en la Bahía de Santo Tomás.

A raíz del triunfo de la Revolución de 1871, el cultivo del café tomó un auge que se hizo notar principalmente en los departamentos de Amatitlán, Suchitepéquez, Sololá y Quezaltenango. Esta nueva producción agrícola determinó la necesidad de hacer nuevos caminos que facilitarían la exportación del grano.

5 Valentín Solórzano F. Obra citada. pp.289

Durante la colonia los cambios se hicieron con el trabajo gratuito de los indios. La Independencia y la promulgación de la Constitución Federal Centroamericana del 22 de noviembre de 1824, consagró las libertades individuales y abolió la esclavitud.

Constitucionalmente se habían establecido las libertades individuales, pero siempre se buscaron las formas de obligar a los indígenas a realizar determinados trabajos. Durante el gobierno del Dr. Mariano Gálvez, en el año de 1831, se abolió la ley que sobre trabajo se había emitido en el año de 1829. Se estableció que los jornaleros que no cumplieran con sus patronos por compromisos contratados con anterioridad, serían castigados haciendo trabajos en obras públicas. Se estableció el boleto de caminos, aboliéndose el trabajo personal obligatorio.

Para el año de 1876, la conmutación del servicio personal de caminos era de 12 reales por persona. La mayor parte de la población indígena por su falta de recursos monetarios prefería prestar su servicio personal en obras públicas, de lo que se deduce que siguieron siendo la fuerza de trabajo para hacer los nuevos caminos.

El gobierno liberal dió gran importancia al programa de comunicaciones; con un claro sentido de la realidad económica del país trataron de desarrollar el sistema de vías de comunicación e impulsar la creación de medios adecuados de transporte, tomando en cuenta el aumento considerable a que habían llegado el cultivo y la producción del café, que venía a ser uno de los principales renglones de exportación.

En esta época, ya se utilizaban vehículos de ruedas y los caballos, las mulas y los bueyes seguían desempeñando un papel importante en la transportación de carga y de personas; sin embargo, se hacía necesario pensar en medios de transporte más adecuados para carga pesada y a largas distancias.

Los ferrocarriles fueron entonces la solución del problema del transporte y su construcción resultaba necesaria para conectar la capital con las salidas por mar.

En 1844 y bajo la dirección del Ingeniero Silvano Muller se había principiado a construir el ferrocarril del norte con recursos financieros internos obtenidos del producto de las contribuciones del pueblo y de capital nacional. Los trabajos habían llegado al lugar llamado Tenedores.

En 1880 se inauguró la primera parte del ferrocarril que conectaba la costa del Pacífico, es decir, el tramo del puerto de San José a Escuintla. Esta obra se llevó a cabo por la compañía concesionaria nacional de los señores Nanne y Schlesinger, con financiamiento inicial que les proporcionó el propio gobierno. Siempre bajo la responsabilidad de la misma compañía, se realizó la construcción del segundo tramo que debería llegar hasta la capital. El 19 de julio de 1884, llegó la primera locomotora que unía el puerto de San José con la capital de la República.

Ya se había terminado la obra nacional del gobierno revolucionario del General Barrios, que acorde con la época unía el centro de Guatemala con la costa del Pacífico; quedaba por realizar la vía férrea que conectara la capital con la costa del Atlántico. En el mismo año de 1884 se fundó Puerto Barrios y siendo necesario atender adecuadamente las demandas de servicios de transporte marítimo para la exportación del café se hizo un contrato con compañías de vapores para que tocaran nuestros puertos.

Ante el éxito alcanzado en la construcción del ferrocarril de Guatemala-Escuintla, el Presidente Barrios hizo un llamamiento al pueblo para llevar a cabo la obra del ferrocarril del norte y ese pueblo respondió con entusiasmo haciendo sus suscripciones y los primeros fondos que se recaudaron fueron depositados en el Banco Internacional. Esta obra se inició por administración bajo la dirección del gobierno.

Con la muerte del General Barrios se suspendieron los trabajos del ferrocarril del norte, y aunque su sucesor el Presidente Reina Barrios reanudó la obra no fue posible que la terminara. Fue en el régimen de don Manuel Estrada Cabrera cuando la vía férrea llegó hasta El Rancho.

La falta de vías de comunicación había hecho de la zona de occidente del país una región económica que se desenvolvía aisladamente del resto de Guatemala; dicha zona tenía a Quezaltenango como centro de sus actividades comerciales y económicas - en general. Ya en 1871 se habían habilitado para el comercio los puertos de Champerico y Ocós y las mercaderías importadas llegaban directamente a la ciudad de Quezaltenango, lo que dió resonancia económica a la región de Los Altos.

## 2. De 1900 a nuestros días

En el largo recorrido de la historia de Guatemala desde la época colonial hasta fines del siglo XIX, los medios de transporte y las vías de comunicación se habían desarrollado lentamente, obstaculizando el crecimiento de las actividades económicas del país. El esfuerzo por realizar una obra nacional que respondiera a las exigencias del comercio interno e internacional y al desarrollo de nuevas zonas de producción, por parte de algunos gobiernos de las últimas décadas del siglo pasado, se vió anulado con la política entreguista que siguió en favor de los monopolios norteamericanos el gobierno del dictador Manuel Estrada Cabrera.

En el escenario económico y político de Guatemala los intereses del imperialismo norteamericano se hacían notorios. En Costa Rica habían ya principiado a operar desde el siglo anterior y a comienzos del siglo XX, la United Fruit Company controlaba más del ochenta por ciento de la producción del banano.

Tal como quedó indicado, el ferrocarril que conectaba el - puerto de San José con la capital, había sido inaugurado el 19 de julio de 1884. El Ferrocarril del Norte, a fines del siglo pasado, estaba en un poco más de las dos terceras partes, es decir, desde Puerto Barrios hasta el lugar denominado El Rancho.

Al iniciarse el siglo XX y consolidarse la dictadura cabrerista se inicia la larga pesadilla económica para Guatemala. Las nuevas vías de comunicación y los transportes se sujetan al servicio de los intereses extranjeros para satisfacer las ambiciones monopolísticas de la United Fruit Company.

Al principiar este siglo, la situación de los ferrocarriles era la siguiente:

El llamado Ferrocarril del Sur comprendía cuatro secciones: - La primera: la del Ferrocarril Central que comprendía cuatro tramos, es decir, del Puerto de San José a Escuintla; de Escuintla a Guatemala; de Santa María a Cocales y de esta población a Mazatenango, cabecera departamental de Suchitepéquez. Estos tramos se construyeron de acuerdo con los contratos del 7 de abril de 1877, 13 de julio de 1880, 24 de octubre de 1893 y 1<sup>o</sup> de marzo de 1901. Estos últimos contratos se otorgaron a favor del Ferrocarril Central, o sea la Guatemala Central Railway Company<sup>12</sup> a la que los primeros concesionarios señor Narine y compañeros habían traspasado los contratos de 1877, 1880, 1893 y 1901.

Segunda sección: Ferrocarril Occidental. Se encargó la - construcción de esta parte de los ferrocarriles a una sociedad anónima y comprende la línea férrea entre Champerico y Retalhuleu, de Mazatenango a Retalhuleu y de esta cabecera departamental a San Felipe. Estos tramos se construyeron mediante contratos del 12 de marzo de 1881, 12 de febrero de 1890 y 11 de diciembre de 1895, respectivamente.

Tercera sección: Comprende el tramo de Las Cruces a Vado-

Ancho. El contrato para su construcción (18 de abril de 1902) se otorgó al señor Antonio Macías Real, pero no terminó la vía hasta Coatepeque como se había convenido y cedió sus derechos a la Compañía del Ferrocarril Central, la que a su vez suscribió el contrato del 30 de mayo de 1908, comprometiéndose a hacer el tramo de Coatepeque a Vado-Ancho.

Cuarta sección: Comprende el tramo Vado-Ancho — Puerto de Ocós; se construyó conforme contrato otorgado por el gobierno a favor del señor Enrique Neutze el 23 de septiembre de 1895; el 23 de julio de 1898 se amplió y modificó dicho contrato a favor de la "Compañía Anónima del Ferrocarril de Ocós".

Conviene hacer notar en lo referente al Ferrocarril del Sur, que los contratos por medio de los cuales se otorgaban las concesiones para la construcción de las líneas férreas, contenían cláusulas en las que se establecía que los concesionarios tenían el derecho de formar compañías o sociedades anónimas ya en el país o en el exterior, pudiendo ceder todos sus derechos y privilegios. Así la sección de Las Cruces-Vado-Ancho había pasado a ser propiedad de la Compañía del Ferrocarril Central.

Todos los contratos que se celebraron entre el gobierno de la República y los diferentes concesionarios para la construcción de los ferrocarriles contenían cláusulas que otorgaban a estos una serie de privilegios y franquicias, lo cual no era más que la entrega de nuestros recursos económicos a los intereses extranjeros. Los documentos y libros que se han publicado sobre este problema, señalan los siguientes privilegios:

Exoneración por parte del Gobierno de la República a los concesionarios del pago de toda clase de impuestos y contribuciones estatales y municipales, creados o por crearse, por un período (en todos los casos con excepción del contrato de 1883) de 99 años.

Cesión a perpetuidad para la construcción del Ferrocarril Es-

cuintla-Guatemala de 1,500 caballerías de tierras baldías en el norte de la República. La entrega de 500 caballerías de terrenos baldíos en los lugares más próximos al tramo de vía férrea Coatepeque-Caballo Blanco. La entrega de 1,000 caballerías de terrenos nacionales para construir el ferrocarril de Occidente y 100 caballerías para la construcción del tramo de vía férrea entre Coatepeque y Ayutla.

3,100 caballerías fue el total de tierras nacionales entregadas a los concesionarios por parte del gobierno como "compensación" por la construcción de los ferrocarriles de la zona central y litoral del Pacífico. Además 1,500 caballerías en la región denominada "Los Andes" en el litoral del Atlántico.

Por si aún fuera poco, el gobierno reconocía a los concesionarios un interés del 12% sobre los capitales invertidos, hasta por un término de un cuarto de siglo, subvenciones periódicas por cada milla construída, permiso para importar trabajadores, uso gratuito de las fuentes de agua para el servicio de sus empresas, explotación gratuita de canteras, bosques y otras riquezas nacionales.

No eran responsables los concesionarios de los daños que causarían a las personas o a sus bienes.

Los concesionarios tenían el derecho de fijar las tarifas por el servicio de los ferrocarriles, las cuales tenían que ser aprobadas por el Gobierno; posteriormente los gobiernos renunciaron a este derecho, pudiéndolas fijar las empresas dentro de un máximo de 75 centavos por cada quintal de carga y de 4 y 2 pesos para los pasajes de primera y segunda respectivamente.

Como contrapartida a todos los privilegios otorgados a los concesionarios, estos concedían algunos servicios intrascendentes como conducir gratuitamente las valijas del correo nacional y, claro, también construir el ferrocarril, para su propio beneficio, du-



rante el pequeño lapso de 100 años. Originalmente se establecía que después del término de los contratos pasarían todos los bienes de las empresas a favor del Estado, pero esa cláusula fue posteriormente suprimida por otra que viene obligando al Estado a pagar el valor de los bienes al vencimiento del contrato.

Es evidente que con contratos de esa naturaleza, se habían creado también las condiciones adecuadas para constituir el monopolio que explotaría los servicios públicos del transporte ferroviario. Más grave aún es el hecho de que a la sombra de los contratos para construir ferrocarriles, se estaba maquinando la penetración de un monopolio de mayores proporciones. Si no, qué otra finalidad podía tener el otorgamiento de grandes extensiones de tierra nacional en la zona norte del país? El acuerdo gubernativo del 16 de mayo de 1884, en uno de sus considerandos habla de destinar 1,500 caballerías de tierras para usos agrícolas o de colonización.

¡ El escenario estaba preparado ! La United Fruit Company - se apresuró a ofrecer un servicio que aparentemente no podía causar ningún perjuicio a la economía de Guatemala. Ofrece conducir en sus vapores la correspondencia escrita e impresa y fardos postales entre los puertos de Nueva Orleans, Puerto Barrios, Belize, Puerto Cortés, La Ceiba y Trujillo (Honduras), Bluefields y Greytown (Nicaragua), Puerto Limón en Costa Rica y Bocas del Toro y Colón en Colombia. Tal propuesta fue aceptada y se formalizó por convenio firmado el 19 de enero de 1901. Además de estos servicios no podía faltar el transporte del banano. Se acordó que la Compañía tomaría las cantidades de banano de conformidad con los contratos efectuados directamente con los fruteros, comprometiéndose a no pagar menos de 62 centavos y medio por cada racimo de ocho manos y de 25 centavos por cada racimo de siete.

Los propósitos de construir el Ferrocarril del Norte, con esfuerzos propios, a través de la inversión pública interna, fueron

neutralizados por el contrato del 12 de febrero de 1904 firmado - entre el gobierno cabrerista y Percival Farquahr, que otorgaba a este último la continuación de la construcción del Ferrocarril de T Norte en el tramo entre El Rancho y la capital de Guatemala. Además, otorgaba al concesionario el derecho de mantener y explotar el indicado ferrocarril por el término de 99 años. El gobierno se comprometió además a entregar al concesionario todo el activo que representaba el Ferrocarril Puerto Barrios-El Rancho, incluyendo el muelle de Puerto Barrios.

Pero, ¿quién era Percival Farquahr? Era nada menos que el representante de Minor C. Keith y William C. Van Horne; pero Keith era el Vicepresidente de la United Fruit Company. Extraña coincidencia, ¿no?

De esa manera se sometía la soberanía de Guatemala al control de un poderoso monopolio norteamericano.

La "Guatemala Railway Company" se organizó en los Estados Unidos de Norte América el 8 de junio de 1904 y el 11 de junio del mismo año adquirió todos los derechos que el gobierno de Guatemala le había concedido a los contratistas Percival Farquahr. Esta nueva compañía, en abril de 1912, cambió su nombre por el de "International Railways of Central America", celebrando un contrato con la compañía del Ferrocarril Central por el que adquirió de ésta todos sus derechos sobre las líneas del litoral del Pacífico, el Ferrocarril Central y Panamericano y los Ferrocarriles Occidental y de Ocos.

En esta forma los Ferrocarriles Internacionales de Centro América (I.R.C.A.) se quedaban con el control de todos los ferrocarriles que funcionaban y funcionarían en Guatemala.

La "Guatemala Railway Company", antecesora de la IRCA, basándose en el contrato Méndez-Williamson, celebró en 1908 un nuevo con el gobierno para construir el ferrocarril entre la ciudad

dad de Zacapa y la Frontera con El Salvador, pero no realizó ningún trabajo, situación que prevalecía cuando en 1920 fue derrocado el Presidente Manuel Estrada Cabrera. El nuevo gobierno presidido por don Carlos Herrera, en una actitud patriótica dejó sin efecto la concesión.

Esa circunstancia dió lugar a que Guatemala fuera demandada, y sin tomar en cuenta el incumplimiento de la compañía; para zanjar diferencias, se suscribió el contrato entre IRCA y Gobierno (10 de marzo de 1923) por el cual se le otorgaba a aquella el derecho de construir el tramo Zacapa-Frontera.

Este nuevo contrato, impuesto por el gobierno norteamericano como condición para reconocer al gobierno militar del General José María Orellana, surgido de un golpe de estado, consolidaba el control total de los ferrocarriles nacionales en favor de la United Fruit Company.

A base de parecidas maniobras a las utilizadas para el control de los ferrocarriles, el trust de la United Fruit Company, logró controlar los puertos y ferrocarriles de Guatemala utilizando hasta su transporte marítimo para explotar los grandes latifundios obtenidos a través del contrato de 1904 y secundariamente prestar el servicio público de transportes.

Los gobiernos que habían participado, con conocimiento de causa, en los diferentes contratos que enajenaban los intereses económicos de Guatemala, no supieron cumplir con la función constitucional de orientar las actividades productivas del país en función de los intereses nacionales.

Se ha hecho referencia histórica a los ferrocarriles, que durante más de cincuenta años del presente siglo tuvieron la hegemonía como medio de transporte en el país. Como al monopolio que ha controlado el servicio ferroviario no le interesaba el desarrollo nacional, nunca trató de mejorar los servicios de transporte

ni de acondicionarlos a las exigencias de la demanda, tanto para fines internos como de exportación e importación. Actualmente, se enfrenta a la competencia del transporte por carretera.

Se ha hecho referencia a los Ferrocarriles Internacionales de Centro América, pero también desde fines del siglo pasado funciona en Guatemala el llamado "Ferrocarril Verapaz". Este ferrocarril se construyó por contrato del 15 de enero de 1894, entre el gobierno y la Sociedad Agrícola del Norte, empresa organizada con capital de origen alemán, para un período de 90 años. A esta empresa que se le había otorgado la concesión de construir y explotar el ferrocarril, se fusionó en 1896 con la Compañía de Agencias y Transporte del Norte formando una sola sociedad anónima.

La línea férrea fue autorizada para prestar servicios entre Panzós y el pueblo de San Miguel Tucurú, pero con la fusión de las empresas indicadas, se estableció un solo servicio de ferrocarril y navegación desde Pancajché hasta Puerto Barrios.

La empresa de la Ferropazco pasó a propiedad del Estado con motivo de la confiscación de los bienes alemanes, resultado de la Segunda Guerra Mundial.

El Ferrocarril Nacional de los Altos. Los trabajos de este ferrocarril eléctrico que unifica Quezaltenango con San Felipe Retalhuleu, se principiaron en 1915; lo continuó el Gobierno Unionista y fue inaugurado en tiempo del gobierno del General Lázaro Chacón. Nunca funcionó satisfactoriamente y el Presidente Ubico ya no le prestó ninguna atención y esa obra quedó abandonada. La construcción de la obra estuvo a cargo de la firma alemana A. E. G.

En lo que va del presente siglo, Guatemala ha sufrido cambios importantes tanto en lo que se refiere a las vías de comunicación como a los medios de transporte. En los primeros veinte a-

ños se siguen utilizando los antiguos y malos caminos heredados - de épocas anteriores, y aunque el automóvil ya había revolucio- nado los medios de transporte en otros países, en el nuestro ese pe- ríodo podría calificarse como el de los tranvías tirados por mulas, de las diligencias haladas por caballos, sin dejar de tener impor- tancia el transporte de carga y de personas en caballos y mulas.

A partir de 1920, el automóvil principia en Guatemala a pres- tar servicios de transporte, especialmente de personas, lo que ob- liga a que determinados caminos sean ampliados; más tarde se u- tiliza el camión como medio de transporte de carga.

Los gobiernos anteriores a la Revolución de 1944, tuvieron po- co interés en dotar a Guatemala de un sistema de vías de comuni- cación que permitiera el mejor desenvolvimiento de las activida- des agrícolas, comerciales e industriales. Todavía en 1944 se con- taba únicamente con 16 kilómetros asfaltados y el resto de las - vías estaban en malas condiciones y conservaban trazos inadecua- dos. Además, no se hacían carreteras que buscaran liberar al - país del monopolio ejercido por la IRCA y compañías asociadas. Como consecuencia de lo indicado, las vías de comunicación te- rrestre eran inadecuadas y todo el sistema de transportes adolecía de grandes deficiencias.

Con los gobiernos revolucionarios de Arévalo y Arbenz, se i- nició un plan de obras públicas, financiadas con recursos inter- nos, tendiente a impulsar el desarrollo económico. Especialmen- te en carreteras se principió un plan caminero con sentido de pro- greso y en función del desarrollo de la producción nacional. Aun- que en forma desorganizada el transporte automotor en este pe- ríodo alcanza gran auge, y el transporte por carreteras adquiere mucha importancia.

El gobierno del Coronel Jacobo Arbenz inicia los trabajos de la Carretera al Atlántico y construye las 2/3 partes del Puerto - Santo Tomás, pero los trabajos quedaron sin terminar con motivo

del cambio de gobierno operado en 1954, a raíz de la intervención yanqui en Guatemala.

Los gobiernos posteriores a 1954, se han visto obligados a realizar nuevos proyectos de carreteras, dada la importancia que nacional e internacionalmente tienen las inversiones en programas de infraestructura para el desarrollo.

Actualmente el transporte local y regional se realiza en la mayor proporción por medio de camiones y autobuses.

Al transporte fluvial y marítimo se le ha dado poca importancia y se desenvuelve inadecuadamente.

Durante el gobierno del Dr. Juan José Arévalo se inicia la compra de dos pequeños barcos, que fueron utilizados para el servicio de cabotaje, pero que ya no existen.

El gobierno del General Idigoras organizó la Flomerca para el transporte marítimo, sin ningún plan previo, y como resultado de una operación financiera basada en intercambio de café y barcos. \*

El transporte aéreo internacional, se realiza por empresas extranjeras y hasta hace poco tiempo la Aviateca, empresa nacional, hace algunos servicios con el exterior.

La primera compañía que principió a prestar servicios en Guatemala es la Pan American, cuyos primeros vuelos fueron entre Guatemala y Brownsville, Tejas, en septiembre de 1929. Hasta la fecha sigue siendo la empresa más poderosa que presta servicios internacionales en el país.

Posteriormente, 1930, "Transportes Aéreos Centro Americanos" (TACA) inició sus actividades con servicios locales en la República de Honduras y en 1932-1934, extendió dichos servicios al

resto de Centroamérica.

Principió a operar en Guatemala en 1936 con un servicio local (Guatemala-Petén) organizándose en seguida como empresa centroamericana y ampliando sus servicios hasta convertirse en una línea aérea exclusivamente internacional (1945), que toca las capitales de centroamérica.

En el año de 1940, comenzó a operar una empresa de transporte aéreo que se denominó "Aerovías de Guatemala, S.A.", estableciendo sus vuelos con la ruta de Guatemala-Quezaltenango-Cobán-Guatemala. Durante el tiempo que funcionó como empresa privada sólo prestó servicios aéreos locales.

En 1944 el Gobierno Revolucionario interviene a "Aerovías de Guatemala, S. A.", la reorganiza y le da el nombre de AVIATECA y sigue prestando servicios de transporte aéreo local. Actualmente es empresa estatal y presta servicios locales, regionales e internacionales.

\* El transporte marítimo internacional, se realiza por empresas extranjeras y su mayor control lo ha tenido la United Fruit Company, a través de la "Gran Flota Blanca".

### III LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y LA SUB-ESTRUCTURA PREVALECIENTE

#### 1. Características geográficas de Guatemala

Guatemala es la más septentrional de las repúblicas de Centroamérica. Se encuentra localizada entre los 13° 42' y los 17° 49' de latitud norte y los 88° 10' y 92° 30' de longitud oeste. Su extensión territorial, sin incluir los 22,900 kms. del territorio de Belice detentado por Inglaterra, es de 108,900 kms<sup>2</sup>, con una población de 4,210,000 habitantes o sea 39 habitantes por km<sup>2</sup>.<sup>6</sup>

Según el Diagnóstico General, publicado por la Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación Económica, en junio de 1965, el territorio de Guatemala, está dividido en tres vertientes:

a. La vertiente del Pacífico que tiene un área de 25,044 kms. extendiéndose en una franja casi paralela al litoral que se inicia desde el vértice de Niquihuil, en la frontera de México, hasta las cercanías del vértice fronterizo tripartito de Guatemala, El Salvador y Honduras.

b. La vertiente del Golfo de México que se extiende desde el límite de la Vertiente del Pacífico hacia las alturas de Tonicapán y siguiendo las montañas que separan la Cuenca del Río Grande o Motagua, para continuar con las que forman el inicio de la Cuenca del Río Polochic y también del Río Cahabón y de este sitio continuar con el Borde de la Sierra de Santa Cruz o de Chamá y luego separar una parte del territorio del Petén y el territorio de Belice.

c. La vertiente del Golfo de Honduras, formada por las cuen



cas incluidas en los ríos que desembocan en todas las costas de Belice, la Cuenca del Río Sarstún, la Cuenca del Río Polochic, el Lago de Izabal, el río Dulce y la Cuenca del Río Grande o "Motagua".

Siendo un país montañoso en la parte más densamente poblada, o sea en las zonas central y meridional, presenta condiciones que han sido un obstáculo natural para el desarrollo de la infraestructura del transporte automotor.

En la región del norte o sea el Departamento del Petén, prevalecen las extensiones planas; sin embargo, el hecho de no contar con las vías de comunicación adecuadas para su desarrollo lo han mantenido aislado del resto del país. Esto ha sido determinante para que sea despoblado, siendo su densidad poblacional de 0.8 por km<sup>2</sup>.

Las costas del territorio están limitadas al Sur por el Océano Pacífico con un litoral de 251 kms. y al Noreste con el Océano Atlántico con un litoral de 195 kms.

De acuerdo con su división administrativa, Guatemala está dividida en 22 departamentos y 325 municipios.

Sus abundantes riquezas naturales, pero inexplotadas, lo podrían colocar al nivel de los países mejor desarrollados, pues cuenta con variados recursos entre los que se pueden mencionar los siguientes: minerales: carbón, petróleo y gas, antimonio, cobre, hierro, plomo, níquel, mercurio, uranio, asbesto, baritina, arcillas, yeso, mica, azufre, etc.; forestales: caoba, cedro, conacaste, granadillo, santa maría, pino, ciprés, etc.; hidráulicos: las tres regiones hidrográficas del Atlántico, Pacífico y Golfo de México; piscícolas: camarones y peces abundantes y de buena calidad; agropecuarios: café, algodón, caña, frutas, verduras,

cereales, ganado vacuno, lanar, porcino, etc.; humanos: una población de más de 4 millones que crece aceleradamente (a una tasa de 3.1%), con disposiciones para el trabajo y para aprender con facilidad.

A continuación se presenta un cuadro en relación a la utilización del territorio de Guatemala.

Cuadro No. 1  
UTILIZACIÓN DEL TERRITORIO DE GUATEMALA  
(Superficie en miles de hectáreas)

	Miles de hectáreas	Distribución porcentual
AREA TOTAL	13 117.5	100.0
I Superficie Rep. de Guatemala	10 888.9	83.0
Hectáreas per cápita	3.9	
A. Area terrestre	10 638.8	81.1
1. Area productiva (aprovechable)	9 197.8	70.1
% del área terrestre		86.5
Area per cápita	3.3	
a) Tierra cultivada	1 438.0	11.0
% del área productiva		15.6
Area per cápita	0.5	
b) Pastos permanentes	560.0	4.6
% del área productiva		6.1
c) Tierras de barbecho	58.8	0.4
d) Bosques y Breñales	7 141.0	54.4
% del área productiva		78.3
2. Tierras no utilizables, caminos y estructuras	1 441.0	11.0
B. Lagos y Ríos	250.1	1.9
II Belice	2 228.6	17.0

FUENTE: Guatemala merece mejor destino. Sec. Gral. del Consejo Nac. de Planific. Económica. Julio 1966.

El atraso secular de Guatemala, derivado de la existencia de grandes latifundios, de la explotación extensiva de la tierra, del grave problema del minifundio, de la entrega de los recursos nacionales al dominio extranjero, de la explotación de los trabajadores, especialmente de los campesinos, sólo se podrá superar, llevando a cabo una reforma agraria integral que cambie la estructura de la tenencia y explotación de la tierra, el aprovechamiento de la minería, la hidrografía y de los recursos forestales, así como de su adecuada industrialización en beneficio del desarrollo del país.

Guatemala tiene una densidad de población de 362.1 habitantes por km<sup>2</sup>,<sup>8</sup> lo que la coloca en ventaja respecto a otros países como El Salvador, Puerto Rico, Haití, etc., además la presión demográfica es muy intensa en determinados departamentos de la república como Totonicapán, Sololá, Quezaltenango y San Marcos.

Guatemala tiene además gran variedad topográfica, con alturas sobre el nivel del mar que ascienden en el occidente hasta... 13,000 pies. En el altiplano se encuentra localizado el grueso de la población del país, en alturas comprendidas entre los 5,000 y los 10,000 pies sobre el nivel del mar.

Posee también una climatología variada que determina las posibilidades de una producción diversificada de productos.

---

8 Dato de la Dirección General de Estadística.

## 2. Principales vías de comunicación y medios de transporte

### 2.1 Ferrocarriles

Los ferrocarriles han formado parte importante en el sistema de transportes de Guatemala. Las vías férreas y las carreteras forman a su vez el sistema de vías terrestres.

Las vías ferroviarias se construyeron en las últimas décadas - del siglo pasado y en los primeros años del siglo actual.

Los ferrocarriles se iniciaron con el propósito de impulsar el desarrollo del transporte nacional en el país e incorporar a la economía las principales zonas de producción agrícola; sin embargo, con los años este nuevo medio de transportación se fue limitando hacia el comercio exterior al servicio del trust integrado - por la United Fruit Company.

Actualmente los ferrocarriles se continúan explotando con capital extranjero; lo que significa que ha carecido del interés para mejorarlo, principalmente en sus equipos y máquinas, pues sólo cuenta con un equipo totalmente viejo, adquirido hace más de cincuenta años, lo que lo hace obsoleto.

Además, ya no responden a las exigencias de la demanda de transporte tanto de pasajeros como de carga. Las concesiones onerosas otorgadas por gobiernos antipatriotas y las cuantiosas utilidades que obtuvieron a lo largo de 50 años, no han contribuido en nada al fortalecimiento de la infraestructura nacional. Por el contrario, en el orden económico han contribuido a aumentar la descapitalización del país y al estrangulamiento de la producción nacional. Basta recordar la política seguida por la IRCA a base de tarifas preferenciales para el banano y altos fletes para los productos nacionales.

La IRCA ha mantenido el monopolio del transporte interno y

todo el transporte de importación y exportación debido a que cuenta con líneas férreas a los diferentes puertos nacionales. A través de Puerto Barrios y mediante el ramal del ferrocarril entre Zapapa y la Frontera de El Salvador, mantuvo el control del comercio exterior de este país por la costa del Atlántico. También controlaba el transporte entre Guatemala y México.

Anteriormente a 1944, los gobiernos que protegieron los intereses de la IRCA, se abstuvieron de hacer carreteras que perjudicaran aquel monopolio.

Actualmente, la IRCA atraviesa por una situación de competencia de parte del transporte terrestre por carreteras, como consecuencia de que no puede competir con su equipo convertido casi en chatarra, y costos que en esas condiciones le resultan muy altos. Si parte de sus cuantiosas utilidades las hubiera invertido en mejorar su capital fijo, estaría en capacidad de seguir una política de competencia que le permitiera salir ventajosamente de la situación en que ha caído. La responsabilidad, por consiguiente, no puede achacársele a los trabajadores ni a los gobiernos revolucionarios de Arévalo y Arbenz, como se ha pretendido señalar en muchas oportunidades.

En la actualidad, la IRCA controla una extensión de 1,110 - kms. de vías férreas, de las cuales 820 kms. son de su propiedad y 290 atiende por "convenios especiales con la Compañía Agrícola de Guatemala y con la United Fruit Company", para el transporte del banano en las costas del Pacífico y del Atlántico

Cuadro No. 2  
 FERROCARRILES INTERNACIONALES DE CENTROAMERICA:  
 DISTRIBUCION DE LINEAS FERREAS

1 - <u>Líneas troncales</u>	<u>Kilómetros</u>	
Guatemala - Puerto Barrios	317	
Guatemala - Ayutla	<u>113</u>	716
2 - <u>Ramales :</u>		
Santa María - San José	33	
Palo Gordo - San Antonio	5	
Mulúa - San Felipe	15	
Las Cruces - Champerico	30	
Ayutla - Ocós	<u>21</u>	<u>104</u>
Total IRCA.....		820
<u>Ferrocarriles Cfa. Agrícola de Guatemala</u>		
Rfo Bravo- Tiquisate (fincas de la Cfa)	90	
<u>Ferrocarriles de la United Fruit Company</u>		
Banamera y fincas de la compañía	<u>200</u>	<u>290</u>
Total.....		<u>1,110</u>

Tampoco se preocupó la IRCA de prestar un eficiente servicio para carga, descarga y almacenaje, pues sólo ha funcionado en las terminales que favorecían sus intereses. Las terminales del ferrocarril se dividen en dos grupos:

- a) Terminales con servicio de carga, descarga y almacenaje:

Guatemala  
 Puerto Barrios  
 Puerto de San José  
 Retalhuleu y  
 Champerico

b) Terminales que no cuentan con los servicios arriba indicados, sino solamente para movimiento de carros en los patios y alguna facilidad para el despacho y cambio de trenes:

Zacapa  
 Escuintla  
 Ayutla

En el país, también funciona un ferrocarril que es del Estado llamado Ferrocarril Verapaz, que une Pancajché y el Puerto fluvial de Panzós sobre el Río Polochic, en una extensión de 47 km de vía angosta de 35 pulgadas. El servicio de este ferrocarril se desenvuelve en malas condiciones debido a que su equipo es anticuado.

En los últimos diez años la IRCA no ha efectuado cambios importantes en el equipo de sus ferrocarriles y según un inventario practicado al 31 de diciembre de 1958 y publicado por el ICAITI en un trabajo sobre transportes, obtenemos los siguientes datos:

De su propio equipo:

Locomotoras de vapor	49	
Locomotoras diesel	<u>41</u>	90
Carros:		
Para conducir banano	349	
Box	698	
Plataforma	295	
Pasaje de 1a. y 2a.	<u>5</u>	
Van.....	1,347	

Vienen.....	1,347	
Pasaje de primera	31	
Pasaje de segunda	83	
Campo	<u>103</u>	1,564
Otros equipos		373

Del equipo indicado, sólo las locomotoras diesel son relativamente nuevas, habiendo principiado a prestar servicio en los años de 1956 y 1957.

El estudio del ICAITI a que se ha hecho referencia, ha considerado que el 75% del equipo de la IRCA es de desecho, otro 14 por ciento se acerca a dicho extremo y sólo un 11 por ciento llega a la vida media estimada, que se ha considerado de 30 años de servicio.

Esto, en cuanto al equipo propio de la IRCA; en lo que se refiere al equipo de la Compañía Agrícola de Guatemala, que también ha manejado, existe lo siguiente:

Locomotoras de vapor	41
Locomotoras diesel	6
Carros para transporte de banano	533

Este equipo se encuentra en parecidas condiciones pues hay 27 locomotoras con más de 20 años de servicio y el resto con más de 15 años; las diesel con 17 años.

En relación al régimen de tarifas utilizado por la IRCA, ha sido arbitrario, antitécnico y sujeto únicamente a los intereses de la empresa.

Con base en la concesión del contrato de 1904, fija las tari-



fas por fletes y pasajes de acuerdo con su exclusivo criterio. El gobierno de Estrada Cabrera renunció al derecho de fijar las tarifas, facultad exclusiva del estado en materia de servicios públicos y que no es susceptible de ser pactada, lo cual sólo ha sido en detrimento de los intereses económicos del país. Así, la empresa de los ferrocarriles en Guatemala, cobra arbitrariamente los fletes fijándolos unas veces sobre el peso bruto y otras sobre el volumen o empleado el sistema combinado. Pero, en todo caso aplicando las tarifas que más convengan a sus propios intereses.

Esta es la realidad de lo que los ferrocarriles representan para la economía de Guatemala.

En cuanto a puertos, los servicios de almacenaje, muellaje, lanchaje, carga y descarga, se prestan como sigue: en el Puerto de San José están atendidos exclusivamente por la empresa Agencias Marítimas, S. A. y en Champerico, en los últimos años, por la empresa del Estado Portuaria de Champerico.

En Puerto Barrios los servicios de carga, descarga y muellaje, los atiende la United Fruit Company, desde principios del presente siglo.

## 2.2 Carreteras

La topografía del territorio guatemalteco ha constituido un obstáculo para implantar un sistema de carreteras adecuadas al transporte terrestre.

Otra circunstancia constituyente al atraso del sistema vial, han sido las limitaciones impuestas por los monopolios que, como la United Fruit Company, han logrado sistemáticamente el control económico y administrativo de la navegación marítima, puertos y transporte ferroviario.

Así, anteriormente al año 1944 el sistema vial del país estaba limitado al funcionamiento de carreteras de segundo y tercer orden para atender el transporte interdepartamental, el servicio intermunicipal o vecinal estaba desatendido en su mayor parte y la mayoría de los pueblos sólo podían disponer de los antiguos caminos de herradura y seguían utilizando los tradicionales medios de transporte: el caballo, las bestias de carga, la carreta de bueyes y los nuevos "tlamenes".

Conviene señalar que fue hasta en la administración de Ubico, cuando se dió principio a los trabajos de la carretera Rume, después Roosevelt, llamada en la actualidad la Interamericana, aunque más que con fines de liberación económica, respondiendo a los intereses estratégicos de orden militar del gobierno de los Estados Unidos de Norte América.

De no haber existido esa situación, se habría logrado mayor impulso en el transporte por carretera, con menores gastos de operación y bajos fletes en general, que al estimular la competencia se hubiera incidido con mayor impacto en la producción nacional.

Fue hasta en el gobierno del Dr. Arévalo, cuando se dió importancia, por primera vez, al desarrollo de un plan de carreteras en función del desarrollo económico racional; se fue pasando

así de la carretera de tierra a la carretera asfaltada y los diferentes trabajos fueron financiados como inversión pública con recursos internos.

Pero, el mayor esfuerzo de liberación económica nacional y de integración territorial, se realizó durante la corta administración del Presidente Jacobo Arbenz. La carretera al Atlántico era el camino que nos liberaba del monopolio de la United Fruit Company y el Puerto de Santo Tomás del tutelaje que la misma compañía había mantenido sobre la economía de Guatemala a través de Puerto Barrios y de los barcos de la "Gran Flota Blanca". También durante este gobierno las obras de infraestructura que se realizaron fueron parte de sus planes de inversión pública con recursos internos.

Con el tiempo, Guatemala ha ido mejorando su obra caminera y en la actualidad se realiza por dos sistemas: por administración y por contrato.

La obra por administración la lleva a cabo el gobierno por medio de la Dirección de Caminos, dependencia que está organizada con todos los departamentos indispensables para el desarrollo de sus actividades. No se niega el papel importante que dicha dependencia realiza en el mantenimiento y mejoramiento de carreteras, así como en la realización de nuevos proyectos, pero debe señalarse la conveniencia de hacerle una reorganización para que responda en forma más eficiente a su cometido. Debe evitarse el desperdicio de recursos humanos y materiales. Ajustar el personal técnico-burocrático a las verdaderas necesidades de la Dirección General; evitar especialmente el desperdicio de mano de obra como sucede con los trabajadores de campo, que por falta de asistencia inmediata al equipo que manejan, se ven forzados a pasar ociosos largos períodos de tiempo y lógicamente devengando sus salarios; situación esta que se traduce en un atraso perjudicial de la integración territorial y en una elevación injustificada de los gastos de mantenimiento de la obra caminera y ele

vacación de los costos de las nuevas carreteras. Especial cuidado - debe tenerse con la adquisición de repuestos para la refacción de maquinaria, porque ha resultado en algunas oportunidades que el material que se importa no se ajusta a las necesidades de la maquinaria existente o a veces se trata de repuestos usados.

El otro sistema para la construcción de las carreteras en el país es el de contrato. Este sistema principió a funcionar en el año de 1956. El sistema por contrato consiste en encomendar la construcción de carreteras a "empresas constructoras privadas", - previa licitación pública. El Departamento de Construcciones - por Contrato de la Dirección General de Caminos tiene a su cargo la supervisión de las construcciones y su control financiero con el objeto de que las construcciones se hagan de acuerdo con las estipulaciones de los contratos.

El sistema por contrato no ha sido del todo satisfactorio, y ya se ha hecho público que algunas empresas no han cumplido con sus compromisos y la Dirección General de Caminos ha tenido que terminar las obras; esto ha sucedido especialmente con compañías nacionales. Según informe de la Dirección de Caminos, hasta el 27 de agosto de 1965, se habían otorgado 44 contratos con un valor de Q.45,613,044.43, de los cuales 32 han sido celebrados con empresas constructoras guatemaltecas, con un valor total de Q.11,533,904.63 y 12 con compañías extranjeras, con un valor de Q.34,079,139.80.

Del dato anterior se deduce que las empresas extranjeras son las que han tenido a su cargo las obras de mayor importancia.

Sería deseable que las empresas nacionales constructoras se organizaran con mayor grado de eficiencia y responsabilidad, para que en ellas recayera en el futuro la tarea de llevar adelante el trabajo de las carreteras por contrato.

En diferentes oportunidades se ha señalado que las obras por

administración resultan con costos muy elevados en relación a las obras por contrato, debido principalmente al desperdicio de recursos. Sería conveniente que para futuros proyectos de carreteras y otras obras como puentes, se hicieran por contrato con la condición de que las empresas constructoras fueran nacionales de preferencia y ocuparan el personal que fuera quedando vacante en la Dirección de Caminos.

Las carreteras se clasifican según la función que desempeñan y los volúmenes de tráfico que se espera para el año 1985. Según el Programa Regional de Carreteras Centroamericanas, la clasificación se hace sobre las siguientes bases:

Según los volúmenes de tráfico:

Primarias: con volúmenes de tráfico mayores de 1,500 vehículos por día.

Secundarias: de 500 a 1,500 vehículos por día.

Vecinales: de menos de 500 vehículos por día.

Según las velocidades:

	<u>Terreno plano</u>	<u>Terreno lomerío</u>	<u>Terreno montañoso</u>
Primarias	80 KPH	60 KPH	50 KPH
Secundarias	80 KPH	60 KPH	50 KPH
Vecinales	50 KPH	20 KPH	20 KPH

Según derecho de vía:

Primarias	40 M.	40 M.	40 M.
Secundarias	30 M.	30 M.	30 M.
Vecinales	20 M.	20 M.	20 M.

Las carreteras que se construyeron en el país sin previa planificación, especialmente aquellas que son el resultado de la -

transformación de los antiguos caminos de herradura, adolecen de deficiencias y son inadecuadas para el volumen de tráfico actual. Entre esas deficiencias podemos mencionar: falta de pavimento, - puentes y drenajes, angostas y con pendientes muy pronunciadas. En términos generales, son angostas y con muchas curvas.

En la república hay muchos pueblos y aldeas que no tienen comunicación por carretera. También existen regiones dentro del territorio nacional con gran potencial de riquezas naturales y que se encuentran totalmente aisladas.

El sistema vial en Guatemala, según la importancia de los puntos que comunican las carreteras se divide en rutas nacionales, internacionales, departamentales y vecinales. También comprenden de las carreteras de acceso y que son las que se hacen con el fin de conectar nuevas zonas de producción.

La red vial del país tiene una extensión de 11,623 kms (dato al año de 1966), distribuidas en carreteras pavimentadas, de to do tiempo y de verano.

Cuadro No. 3  
CRECIMIENTO DE LA RED VIAL, 1961-1966

Tipo de carreteras	Kms. 1961	Kms. 1966	Crecimiento
Asfaltadas	1,273	1,623	27.5 %
De todo tiempo	4,545	8,466	86.3 %
De verano	2,525	1,534	-39.2 %
	8,343	11,623	39.3 %

FUENTE: Boletín Estadístico No. 1 : Dirección General de Caminos.

Según este cuadro, la red vial de Guatemala, en el período

de 1961 a 1966, creció en un 39.3% .

Densidad de carreteras. Con datos recabados del Boletín Estadístico No.1 de la Dirección General de Caminos, se dan las relaciones entre longitud de carreteras y la superficie en kilómetros cuadrados y kilómetros de carreteras con población. Ver cuadros 4 y 5.

Como se aprecia en el cuadro 4, hay departamentos como Sacatepéquez y Guatemala, con una densidad de 387 y 356 kilómetros de carreteras "todo tiempo" por cada 1,000 kilómetros cuadrados respectivamente y en el otro extremo el departamento de Petén con 17 kilómetros por cada 1,000 kilómetros cuadrados, lo que pone en evidencia en los primeros un mayor auge económico y en el último su falta de desarrollo.

En cuanto a la densidad de carreteras en relación a la población, según cuadro 5, el Petén resulta con una relación de 20.6 kilómetros de caminos "todo tiempo" por cada 1,000 habitantes, - que es el resultado de su escasa densidad de población y una mínima longitud de kilómetros de carreteras. El promedio de carreteras de todo tiempo en la república, por cada 1,000 habitantes, es de 2.3 kms.

Cuadro No.4  
RELACION ENTRE KILOMETROS DE CARRETERA Y  
SUPERFICIE POR DEPARTAMENTOS. 1966

Departamento	Carreteras		Superf. en Kms. <sup>2</sup>	Kms/1,000Kms <sup>2</sup>	
	Asfal- tadas	Todo tiempo*		Asfal- tadas	Todo tiempo*
Sacatepéquez	59	180	465	127	387
Guatemala	253	756	2,126	119	356
Santa Rosa	87	868	2,955	29	294
Quezaltenango	136	557	1,951	70	285
Escuintla	175	1,117	4,384	40	255
San Marcos	50	894	3,791	13	236
Suchitepéquez	69	585	2,510	27	233
Sololá	95	231	1,061	90	218
Totonicapán	31	202	1,061	29	190
Retalhuleu	93	320	1,856	50	172
Jutiapa	157	469	3,219	49	146
Chimaltenango	85	281	1,979	43	142
Zacapa	80	342	2,690	30	127
Chiquimula	---	290	2,376	---	122
Jalapa	36	250	2,063	17	121
El Progreso	77	214	1,922	40	111
Huehuetenango	---	633	7,400	---	86
Alta Verapaz	---	606	8,686	---	70
Baja Verapaz	---	181	3,124	---	58
Quiché	16	290	8,378	2	35
Izabal	124	206	9,038	14	23
Petén	---	617	35,854	---	17
	1,623	10,089	108,889	15	93

\* Incluye carreteras asfaltadas.

FUENTE: Boletín Estadístico No.1 - Dirección General de Cami-  
nos. Agosto/67.



Cuadro No. 5  
RELACION ENTRE KILOMETROS DE CARRETERA Y  
POBLACION POR DEPARTAMENTOS, 1966

Departamento	Carreteras		Pobla- ción		Km/1,000 hab.	
	Asfalt.	Todo tiem.*	Miles**	Asfalt.	Todo tiem.*	
Petén	---	617	30	---	20.6	
Santa Rosa	87	868	169	0.5	5.1	
Escuintla	175	1,117	278	0.6	4.0	
Zacapa	80	342	103	0.8	3.3	
El Progreso	77	214	69	1.1	3.1	
Suchitepéquez	69	585	191	0.4	3.1	
San Marcos	50	894	336	0.1	2.7	
Retalhuleu	93	320	122	0.8	2.6	
Jalapa	36	250	103	0.3	2.4	
Jutiapa	157	469	197	0.8	2.4	
Alta Verapaz	---	606	276	---	2.2	
Sacatepéquez	59	180	82	0.7	2.2	
Huehuetenango	---	633	299	---	2.1	
Quezaltenango	136	557	281	0.5	2.0	
Sololá	95	231	113	0.8	2.0	
Chiquimula	---	290	150	---	1.9	
Baja Verapaz	---	181	101	---	1.8	
Chimaltenango	85	281	169	0.5	1.7	
Izabal	124	206	126	1.0	1.6	
Totonicapán	31	202	151	0.2	1.3	
Quiché	16	290	269	0.1	1.1	
Guatemala	253	756	845	0.3	0.9	
	1,623	10,089	4,460	0.4	2.3	

\* Incluye carreteras asfaltadas.

\*\* Proyectada para 1966 con base en las tasas de crecimiento - por departamento, obtenidas para el período intercensal 1950 -1964.

FUENTE: Boletín No.1. Direc. Gral. de Caminos. Agosto/67.

Cuadro No. 6  
COMPARACION CON OTROS PAISES

Países	Indice Kms./1,000 habit.
Estados Unidos	26.0
Bolivia	5.6
Costa Rica	3.9
Colombia	2.3
Guatemala	2.3
Ecuador	2.2
Argentina	2.1
Perú	1.9
Nicaragua	1.8
El Salvador	1.5
Honduras	0.9

FUENTE: IBEM

De los 11,623 kms. de carreteras existentes en 1966, corresponden 10,134 a las rutas departamentales, vecinales y de acceso y 1,489 kms. de integración regional.

Entre las carreteras regionales tenemos las siguientes:

CA-1 Carretera Interamericana. Comprende la carretera - que conecta la frontera de México en el lugar denominado La Mecilla con la Frontera de El Salvador en San Cristobal, departamento de Jutiapa. Recorre el occidente, el centro pasando por la capital y parte del oriente de la república. Tiene una extensión de 499 kms., de los cuales a diciembre de 1966 faltaban 147 kms. - por pavimentar.

Ca-2 Carretera del Pacífico. Comprende dos secciones; la

parte que une Escuintla con Puerto Talismán frontera con México, es decir, conectando toda la costa sur del país. La otra parte sale de Escuintla para conectar con el lugar denominado El Pijije, frontera con El Salvador y atraviesa la costa nor-oriental. Tiene una extensión de 375 kms. todos pavimentados.

CA-8 El Molino-Puente Río Paz. Es una carretera que siguiendo la Interamericana se aparte en el lugar denominado El Molino y pasando por Oratorio une la frontera de El Salvador, en el Puente Río Paz, con una extensión de 48 kilómetros totalmente pavimentados.

CA-9 Carretera Interoceánica. Esta carretera es de gran importancia nacional e internacional, porque une el Puerto de San José en el Pacífico con Puerto Barrios y el Puerto Matías de Gálvez en el Atlántico. Pasa por la capital de Guatemala y conecta ricas zonas de la costa sur con el oriente y norte de la república. Además de su importancia para el transporte interno, es la columna vertebral para el comercio de importación y exportación. La carretera comprende un total de 407 kms., de los cuales 110 kms. corresponden a la parte comprendida de la capital al Puerto de San José y 297 kms. de la capital a Puerto Barrios, o sea la carretera denominada del Atlántico. Los 407 kms. están todos pavimentados.

CA-10 Carretera Río Hondo-Frontera Honduras. Conecta la carretera del Atlántico, en el lugar denominado Río Hondo, con la frontera de Honduras por Esquipulas. Además de conectar el Océano Atlántico con el sur-oeste de Honduras atraviesa parte del departamento de Chiquimula. Su extensión es de 94 kms., los cuales en 1966 eran solamente de grava.

CA-11, CA-12 y CA-13. Que comprenden las carreteras - Jocotán-Camotán (22 kms.), Padre Miguel - Anguiatú (21 kms.) y Entre Ríos - Frontera Honduras (23 kms.) respectivamente, estaban pendientes de construcción en 1966.

Las carreteras de acceso que contempla el plan vial de Guatemala se refieren a los diferentes caminos que conectan poblaciones y carreteras con los parcelamientos agrarios.

	<u>Kms.</u>
DAN - 1 Cuyotenango-La Máquina	28
DAN - 2 Caballo Blanco-El Reposo	12
DAN - 2A El Reposo-Carretera del Pacífico	9
DAN - 3 San Antonio Such.- Chicolá	9
DAN - 4 Pajapita - La Blanca	18
DAN - 5 Santa Lucía Cotz. -El Cajón	14
DAN - 6 La Gomera - Los Angeles	22
DAN - 7 Carretera del Pacífico-Montufar	5
DAN - 8 Acceso Gualán-Mayuelas	2
DAN - 10 Nahualate-Chicacao	13
DAN - 12 Trincheras - Mariscos	14

En cuanto al departamento del Petén, su situación referente a caminos y carreteras sigue siendo un gran problema; sin embargo existen proyectos que cuando se lleven a la práctica podrían lograr que ese vasto territorio con sus riquezas potenciales se incorpore al territorio nacional. El FYDEP, dentro de su plan de desarrollo del Petén ha realizado una obra caminera para conectar diferentes lugares de explotación en el departamento, incluyendo el tramo que conecta Poptún con Puerto Cadenas, sobre el Río Sarstún. Según un documento publicado por esa oficina (29/9/67) existen 420 kms. de carreteras balastradas, 207 de brechas de verano y 151 brechas en las sabanas.

El crecimiento del transporte automotor hasta 1945 (terminación de la Segunda Guerra Mundial) había sido muy lenta. En primer lugar porque las carreteras, tal como ya se señaló, eran inadecuadas y deficientes y segundo, por las mismas limitaciones en la importación de vehículos y repuestos con motivo de la guerra

mundial.

Posteriormente a 1945, el incremento del transporte fue bastante rápido llegando a un 10.4 % de incremento de promedio anual. Dicho aumento se debió principalmente a los siguientes factores: demanda insatisfecha, venta de vehículos a plazos, mejoramiento de carreteras, vehículos pequeños y de bajo consumo de combustible, vehículos que consumen diesel, etc.

Los vehículos de cuatro ruedas automotores matriculados en la república en 1945, fueron 4,711 y en el año de 1964 de 58,243, lo que acusa un incremento de 53,532 equivalente al 1,136.3 %.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Fuente: Dirección General de Estadística.

Cuadro No. 7  
VEHICULOS EN CIRCULACION EN 1966

Clase de vehículo	Número de vehículos
<u>Vehículos de motor</u>	
Automóvil	23,185
Camión	6,567
Camioneta	2,313
Camioneta sport	6,207
Jeep	3,250
Carriol	344
Microbus	625
Panel	2,605
Pick-up	6,473
Cabezal	102
Carro fúnebre	31
Ambulancia	154
Triciclo motorizado	55
Motocicleta	7,333
Motobicicleta	1,598
Otros	663
Total.....	<u>61,505</u>
<u>Vehículos sin motor</u>	
Furgón	14
Carretón	668
Plataforma	5
Bicicleta	59,715
Carreta	5,077
Otros	194
Total.....	<u>65,673</u>

FUENTE: Dirección General de Estadística

Del total de 127,178 vehículos se destinaron para los siguientes fines:

Cuadro No.8  
CLASIFICACION DE VEHICULOS DE ACUERDO AL SERVICIO  
QUE SE DESTINARON. MATRICULADOS EN 1966.

	No. de vehículos	
	cifras absolutas	cifras relativas
Servicio particular	103,936	81.7
Servicio de alquiler	3,076	2.4
Servicio comercial	14,691	11.6
Servicio oficial	4,689	3.7
Servicio especial	786	0.6
	127,178	100.0

FUENTE: Dirección General de Estadística.

La política de inversiones públicas en la infraestructura de los transportes, exige a su vez que se dicten medidas tendientes a la organización sistemática de éstos, es decir, a una acción conjunta de distintos medios de transporte en un área determinada, para que responda eficientemente a la demanda de transporte, determinada por la "demanda colectiva". El transporte debe ser "una fuerza estructurante" en el desarrollo económico del país, es decir que influya en los cambios de la estructura tradicional. Para que el transporte público preste un servicio satisfactorio, debe considerar aspectos como la capacidad para el transporte de masas, rapidez, calculabilidad, seguridad y la estructura e importe de su costo referido a una unidad de transporte. Con los elementos anteriores se puede determinar el "valor de tráfico", o sea el instrumento para medir la eficiencia de los diferentes medios de transporte.

En Guatemala, en los últimos años, el crecimiento de los me

dios de transporte por carretera ha sido considerable aunque acusando un crecimiento desordenado que no ha respondido adecuadamente a la demanda del transporte de carga y pasajeros.

La importación creciente de vehículos para diferentes fines, ha estado más ligada a los intereses de las grandes empresas productoras extranjeras que a los requerimientos del desarrollo interno de un sistema eficiente de transportes. Es frecuente el ingreso al país de vehículos que no se ajustan a las condiciones topográficas ni a la mayor parte de carreteras existentes en el territorio nacional, lo que provoca un desperdicio de recursos convirtiéndolos en chatarra en poco tiempo, aparte del innecesario drenaje de divisas.

Los vehículos automotores para el transporte terrestre, los podemos clasificar en dos categorías: los destinados al transporte de pasajeros, que comprenden los autobuses, automóviles, jeeps y microbuses. El otro grupo lo forman los vehículos que se utilizan para el transporte de carga y se pueden agrupar según su capacidad: a) livianos o de cuatro ruedas, b) pesados o de seis o más ruedas que no sean remolques y c) tractores-remolque. El cuadro 9 demuestra el número de vehículos matriculados por tipo y modelo en 1966.

De acuerdo con dicho cuadro, la edad promedio ponderada del automóvil tipo y del autobus y microbus (modelo 1960), es de 6 años. Los camiones tienen una edad promedio de 7 años.

La edad promedio ponderada de los vehículos que prestan servicio público en Guatemala (microbuses, autobuses y camiones) es de 6 y 7 años, sin embargo lo malo de muchas carreteras en el país, así como el inadecuado mantenimiento de los vehículos por parte de sus propietarios, determina que su vida útil sea inferior a los promedios establecidos y como se les sigue utilizando haciendo reparaciones temporales, provocan problemas de inseguridad, con el consiguiente resultado de accidentes. En 1966, ha-



Están en circulación 607 microbuses y autobuses y 3,441 vehículos de carga, con más de 10 años de prestar servicio público.

Tomando en cuenta que en 1966 se matricularon 61,505 vehículos, de los cuales 29,577 fueron automóviles, se establece que 1 de cada 2 vehículos es automóvil. La relación en Costa Rica es de 1 a 3. Este aspecto es importante señalarlo porque demuestra que en Guatemala existe una cantidad muy elevada de vehículos que indudablemente no se dedican a actividades productivas. En este aspecto para el desarrollo económico resultaría más importante que la proporción se invirtiera.

El transporte de carga y pasajeros por carretera, se presta en su mayor parte por propietarios que cuentan con uno o dos vehículos, dándose el caso de que ellos mismos conducen sus camiones o autobuses. Son pocas las empresas que cuentan con una organización eficiente y por consiguiente el mayor porcentaje adolece de los controles necesarios que les permitan establecer los costos de servicio. La falta de empresas de tamaño óptimo conduce a que muchos propietarios de vehículos al servicio del transporte obtengan rendimientos muy bajos o que trabajen con pérdidas.

No sólo la falta de organización de las propias empresas es la que causa los resultados negativos a que se ha hecho referencia, sino también a la carencia de orientación que deberían recibir los organismos encargados de su control.

La autorización de líneas de transporte para pasajeros y de vehículos para el transporte de carga, debería darse previo estudio económico para evitar el desperdicio de recursos. Sucede que hay rutas recargadas de transportes, provocando competencias ruinosas a los empresarios con los consiguientes perjuicios a la economía nacional; en cambio existen poblaciones que padecen de la ausencia de medios de transporte.

Si a los aspectos anteriores agregamos lo caro de los acceso-

rios y repuestos y el combustible, los gastos de operación del transporte automotor resultan muy elevados y como consecuencia los precios que cobran por el servicio también son altos.

En el cuadro 10 aparecen los precios de la gasolina regular y el diesel, con costo, impuestos y precios de venta.

Las tarifas en el transporte, es decir el precio que se cobra por el servicio de transportación por personas y carga debe ser el resultado de eficientes costos de transporte. Los países subdesarrollados como Guatemala, donde existe el propósito de acelerar su industrialización, se padece de lo poco operante que resulta un sistema de transportes poco desarrollado en relación con la exigencia de las otras actividades económicas. El costo del transporte, como base de la determinación de las tarifas, cobra la mayor importancia por cuanto su incidencia es grande en los costos de producción de los productos terminados. Al efecto, se debe insistir en que la organización de los medios de transporte y el control estatal juegan un papel importante para la determinación de las tarifas. El costo es uno de los "planos del valor de tráfico"; - por consiguiente, de su eficiencia como de la de otros factores depende que un sistema de transportes provoque "fuerza de estructuración económica", es decir, tenga capacidad para transformar la estructura económica.

Las tarifas del transporte por carretera en Guatemala, no están basadas en estudios previos de costos, debido a que la mayor parte de personas que prestan ese servicio no llevan registros adecuados para poderlos determinar, ni ha habido de parte de las autoridades un propósito firme de resolver adecuadamente el problema del transporte en el país. En muchas ocasiones se actúa más con sentido de policía que con criterio económico.

Cuadro No.9  
VEHICULOS MATRICULADOS POR TIPO Y MODELO 1966.

Modelo	Total	Vehiculos de pasajeros				Vehiculos de carga			Otros **
		Autos	Jeeps	Micro buses	Auto-buses	Livianos	Pesados	Tract. remolq.	
1940	27	9	1	---	1	5	3	--	8
1941	30	8	---	---	---	8	5	--	9
1942	56	8	14	---	3	7	16	--	8
1943	4	---	1	---	---	---	3	--	---
1944	10	---	3	---	---	---	7	--	---
1945	18	2	2	---	3	4	4	--	3
1946	139	16	13	---	5	36	36	1	32
1947	394	113	65	---	19	76	108	--	13
1948	451	158	60	---	27	103	76	--	27
1949	596	249	45	---	20	141	98	1	42
1950	1,088	463	59	1	48	240	118	--	159
1951	1,294	567	107	1	68	202	199	1	149
1952	988	418	90	---	60	150	129	1	140
1953	1,518	793	143	3	83	248	119	1	128
1954	1,751	803	142	---	98	312	217	1	178
1955	2,130	839	154	7	160	447	312	1	210
1956	3,188	1,492	203	6	149	524	600	9	205
1957	3,735	2,036	224	11	161	550	416	10	327

CONTINUACION CUADRO No.9

Modelo	Total	Vehículos de pasajeros				Vehículos de carga			Otros **
		Autos	Jeeps	Microbuses	Autobuses	Livianos	Pesados	Tract. Remolq.	
1958	3,840	2,150	191	23	137	513	465	6	355
1959	3,522	1,943	152	61	155	558	320	11	322
1960	3,486	1,788	124	65	233	636	335	10	295
1961	3,309	1,710	152	110	79	610	299	6	343
1962	3,617	1,850	178	43	145	566	343	1	491
1963	4,458	2,158	195	64	110	572	424	6	929
1964	5,945	2,845	264	82	172	830	608	7	1,137
1965	6,843	3,309	292	72	185	1,060	692	20	1,213
1966	6,943	3,376	280	69	176	895	489	7	1,651
Sub-total	59,380	29,103	3,154	618	2,297	9,293	6,441	100	8,374
No reportaron	1,462	474	96	7	16	129	126	2	612
Total	60,842 *	29,577	3,250	625	2,313	9,422	6,567	102	8,986

\* Se excluyeron 663 vehículos por no haber reportado tipo ni modelo.

\*\* Incluye triciclos motorizados, motocicletas y motobicicletas.

FUENTE: Calculado de datos en el informe "Vehículos en Circulación, 1966", D.G.E.  
Abril de 1966.

Las tarifas con que se opera en el país son variadas, especialmente en el transporte de carga. La actual Dirección General de Transportes, autoriza las tarifas con base en los proyectos que los propios interesados presentan, con lo cual la autorización resulta basada sólo en la distancia; esta obligación es para los empresarios con líneas establecidas. Aun así, no siempre se respetan las tarifas autorizadas y las que realmente operan son las que las circunstancias de competencia determinan.

La determinación de las tarifas por los empresarios, especialmente por parte de los transportistas sin línea establecida, se fijan obedeciendo a diferentes razones: a la costumbre, lo que tolera el cliente, la competencia existente, y en algunos casos que son los menores, considerando el costo de operación y un porcentaje de utilidad.

La mayor parte de los pequeños empresarios, propietarios de camiones, que por lo general son personas individuales, adquieren sus vehículos aprovechando las facilidades de pago que les dan las agencias vendedoras. Esta circunstancia los coloca en la situación de trabajar el vehículo "a como de lugar", lo cual es otro factor que contribuye a que cierta clase de transportista fije sus tarifas caprichosamente, a veces hasta con pérdida, siempre que le permita cancelar sus amortizaciones.

Para concluir afirmamos que las tarifas en Guatemala, a pesar de las autorizaciones que da la Dirección del Transporte, no están sujetas a reglas fijas y lo frecuente es que operan a base de precios de carácter convencional.

Cuadro No. 10  
 GASOLINA REGULAR Y DIESEL REFINADA EN GUATEMALA. COSTO Y  
 PRECIOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1966

	Fob Refinería	Flete Marítimo	Seguro	Pérd. en tránsito	Timbres	Sub- Total	Impuesto Consumo	TOTAL
G	0.09700	0.00367	0.000050	0.000050	0.00002	0.10224	0.1960	0.29824
D	0.06500	0.00414	0.00003	0.00028	0.00070	0.07015	0.0500	0.12015

PRECIOS DE VENTA

Gasolina Re- gular		1 % s/ventas	1½ % s/ventas	Diferencia
Refinería	0.29631	0.0029631	0.0044440	0.0014800
Distribuidor	0.38750	0.0038750	0.0058120	0.0019370
Gasolinera	0.45000	0.0045000	0.0067500	0.0022500
				<u>0.0056679</u>
 Diesel				
Refinería	0.13651	0.0013651	0.0020476	0.0006825
Distribuidor	0.21000	0.0021000	0.0031500	0.0010500
Gasolinera	0.27000	0.0027000	0.0040500	0.0013150
				<u>0.030475</u>

FUENTE: Datos del Ministerio de Economía.

### 2.3 Puertos

El transporte marítimo a Guatemala se lleva a cabo por los mares del Pacífico y del Atlántico. Como se señaló anteriormente, los transportes ferroviarios, los puertos y el transporte marítimo, con excepción del Puerto Matías de Gálvez y Champerico, son controlados y explotados por la United Fruit Company. Dos de los principales puertos del país no están bajo el control de los poderes públicos.

La IRCA, dueña de las instalaciones de uno de los principales puertos en la costa del Atlántico, Puerto Barrios, desde hace más de 50 años, tiene instalaciones que comprenden el muelle, equipo, bodegas y vías de acceso.

Situado a una distancia de 317 kms. de la capital por ferrocarril, permite la entrada y atraque directo al muelle por encontrarse en un lugar abrigado de la Bahía de Amatique, con una profundidad de 29 pies. El muelle mide 732 metros de largo por 40.3 metros de ancho. Este puerto siempre ha prestado un servicio preferencial a la United Fruit Company, dedicando una pequeña parte del muelle para el servicio público. El equipo utilizado para carga de banano es bueno, no así el que se emplea para otros servicios. Cuenta con tres bodegas que son suficientes para un tráfico normal. Una destinada para el tráfico local y las otras dos para el servicio internacional, de las cuales una tiene cupo para... 35,000 sacos de café y la otra para 55,000 sacos, aproximadamente.

La United Fruit Company, también explota los servicios de embarque, desembarque y manejo de la mercadería y cobra tarifas en combinación con la empresa de los ferrocarriles.

En el Pacífico, la IRCA también es la dueña del muelle San José siendo manejado por la empresa Agencia Marítima Nacional, S. A. Este puerto situado de la capital a una distancia de 121 kms.

por ferrocarril, es un puerto de mar abierto dotado de un sistema de lanchones para servicio de carga y descarga.

El muelle es de acero, con una longitud de 918 piés (280 metros) y un ancho en el cabezal de 61 piés (18.6 metros). Funciona una bodega que mide 150 por 200 piés, propiedad de la Agencia Marítima y además otra más pequeña perteneciente a la Aduana.

Entre los puertos nacionales también se encuentra Champerico, localizado en las costas del Pacífico a una distancia de 240 kilómetros de la capital por vía férrea. Es un puerto de mar abierto, con un muelle de 822 piés (250.7 metros) de largo por 80 piés (24.4 metros) de ancho en la cabeza.

Los servicios en este puerto son prestados por la empresa del estado denominada "Empresa Portuaria Nacional Champerico" y tiene a su cargo las instalaciones y explotación del muelle y los demás servicios para atender la carga y descarga de mercaderías. Cuenta con dos bodegas, una de la empresa y otra de la Aduana.

Otro puerto del estado es Matías de Gálvez denominado antiguamente Santo Tomás, cuyas actividades son controladas por una institución de carácter autónomo, prestando servicios de importación y exportación de mercaderías. Se considera que es el puerto que mayores facilidades presta para los servicios de transporte de carga. Localizado en el Atlántico, en la Bahía de Amatique, se une con la capital de Guatemala por medio de la carretera al Atlántico. Hasta la fecha ha prestado servicios relativamente adecuados para la carga, descarga, almacenaje, manejo y despacho de mercaderías.

Sus tarifas comprenden cobro de servicios de desembarque, -muellaje y despacho de mercaderías de importación y exportación, cobrando además servicios varios y comisión de registro y despacho.



Este puerto vino a liberar al país del monopolio que la United Fruit Company mantenía para el transporte de carga en puerto Barrios a través de los transportes marítimos de la "Gran Florida Blanca".

Actualmente el puerto tiene 456 metros de malecón y se pueden operar simultáneamente 3 barcos de gran calado. Se está realizando una ampliación que comprende el dragado de la Bahía de Santo Tomás y la ampliación del malecón de 450 metros, lo cual permitirá duplicar su capacidad.

Debido a las mayores facilidades que se prestan en este puerto y a la circunstancia de contar con una buena carretera, su importancia ha crecido en los últimos años y su mayor movimiento se opera sobre su capacidad normal.

Se considera que los puertos de Guatemala han trabajado en los últimos años a una capacidad mayor que "la normal", es decir mayor a la capacidad estimada con que puede operar el puerto sin incrementar el costo para el usuario.

Su capacidad normal para 1964 fue calculada por la Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación en 94,000 toneladas por año y según los programas de inversión pública se propone elevarla a la cantidad de 860,000 toneladas por año al final del quinquenio 1965-1969.

Una cuestión que conviene señalar es la de las aduanas que funcionan en los puertos, por la circunstancia de que cuando los servicios son pronto, oportunos y eficientes, redundan en beneficio de los usuarios evitándoles recargos y demoras innecesarias.

En Guatemala las aduanas portuarias trabajan con muchas deficiencias, causando demora, embotellamiento y dificultades que entorpecen el manejo de la carga y la rapidez que se requiere para el despacho de la mercadería.

Consecuencia: los costos de operación aumentan y esto repercute en una elevación de los precios de las mercaderías.

En el cuadro 11, aparece el movimiento de exportaciones e importaciones de Guatemala, por puerto marítimo, en toneladas métricas, en 1965 y 1966.

Cuadro No.11

EXPORTACIONE IMPORTACION DE GUATEMALA POR -  
 PUERTO MARITIMO, EN TONELADAS METRICAS  
 (Tonelada Métrica = 1,000 Kgs. )

Puerto	1965		1966	
	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.
Matías de Gálvez	58 833.5	264 239.8	80 012.0	268 718.4
Puerto Barrios	108 623.4	198 344.6	160 285.1	120 821.2
San José	72 911.1	414 221.3	82 100.9	171 170.5
Champerico	57 445.3	45 036.0	73 804.4	26 283.8
Livingston	--	10.6	--	5.0

FUENTE: Tabulaciones Preliminares de la Sección de Tabulación Mecánica de la Dirección General de Estadística.

## 2.4 Vías fluviales, lacustres y cabotaje

La navegación interior en Guatemala no ha sido objeto de la atención necesaria para su desarrollo y bien podría desempeñar un lugar importante como medio de transportación, pero actualmente no se le aprovecha en función de desarrollo económico.

Se estima en 2,340 kilómetros las vías fluviales y lacustres en el país, las cuales se distribuyen en la siguiente forma:

	Kms.
1. <u>Cuenca del Río Usumacinta</u>	<u>1,550</u>
<u>Río Usumacinta</u>	780
Afluentes:	
San Pedro	150
Lacantón	150
Pasión	250
Salinas	220
2. <u>Sistema Río Polochic-Lago Izabal-</u>	
<u>Río Dulce-Bahía de Amatique</u>	250
Río Polochic	50
Afluencia Río Cahabón	70
Lago Izabal	60
Río Dulce	45
Bahía de Amatique	25
3. Río Motagua	200
4. Río Sarstún	50
5. Río Suchiate	60
6. Río Nahualate	25
7. Río Los Esclavos	15
8. <u>Lagos :</u>	75
<u>Atitlán</u>	35
Petén Itzá	40
9. Canales	
Canal de Chiquimulilla	110
	<u>2,340</u>

En cuanto al cabotaje, no se encontró ningún servicio establecido en forma organizada.

## 2.5 Vías aéreas

El transporte aéreo nacional desde que fue fundado en 1940, ha desempeñado un papel importante en el transporte de carga y pasajeros, compensando así el lento desarrollo de los transportes terrestres.

Es interesante consignar que sin este medio de transporte, los movimientos de carga, especialmente con el departamento del Petén, se hubieran realizado con mayores dificultades y en muchos casos no se habrían efectuado.

El transporte aéreo de pasajeros y carga en el interior del país ha disminuido debido al mejoramiento de la red vial; sin embargo, seguirá desempeñando un papel importante en el futuro para servicios a largas distancias, para aviación particular y para servicios especiales.

El servicio aéreo nacional atendido actualmente por la empresa del estado denominada "AVIATECA", tiene servicios internos e internacionales.

Los servicios de transporte interno de carga y pasajeros son los siguientes:

- Guatemala - Puerto Barrios - Guatemala
- Guatemala - Petén - Guatemala
- Guatemala - Huehuetenango - Guatemala
- Guatemala - Puerto Barrios - El Petén

El Petén - Puerto Barrios - Guatemala  
 Servicio Inter - Petén  
 Guatemala - Cobán - Guatemala

El servicio internacional de carga y pasajeros es el siguiente (servicio de ida y vuelta) :

Guatemala - Miami  
 Guatemala - Nueva Orleans  
 Guatemala - México  
 Guatemala - El Salvador  
 Guatemala - Tegucigalpa  
 Guatemala - San Pedro Sula

Tanto para el servicio local como internacional la AVIATECA cuenta con once aviones en servicio :

5 aviones C 47 para servicio local  
 2 aviones C 46 para servicio local e internacional  
 4 aviones D C 6 para servicio internacional

El mayor volumen de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga lo realizan empresas extranjeras, ya en forma directa o en conexión con otros países cuando se trata de otros continentes. Tienen el mayor control en el tráfico aéreo internacional las compañías Pan American y Taca, que funcionan en Guatemala hace más de 25 años.

En el cuadro 12 aparece el volumen de pasajeros y carga de 1960 - 1964.

Las operaciones aéreas, tanto locales como internacionales, están centralizadas en el aeropuerto La Aurora que de acuerdo con lo resuelto en la III Reunión Regional de Navegación aérea del Caribe, adquirió categoría de terminal aérea para aeronaves de retropropulsión (jets). Este aeropuerto, en 1962 fue ampliado

en su pista en una longitud de 3,000 metros. Además se le hicieron otras mejoras como alumbrado para despegue y aterrizaje, radiocontrol, etc.

El edificio que funciona en el aeropuerto ya no cubre las necesidades del tráfico, tanto nacional como internacional, porque es muy pequeño y poco funcional

Dentro de los programas de inversión pública, se construye actualmente un nuevo edificio para la terminal aérea, localizado al poniente de la pista actual, que tendrá un área construida de... 20,000 metros<sup>2</sup>. Constará de todas las dependencias indispensables para el desarrollo adecuado de sus funciones. El edificio está proyectado para que pueda prestar un servicio eficiente durante los próximos 15 años. Su costo estimado es de 3.3 millones. La plataforma podrá atender el estacionamiento de 7 aeronaves de retropropulsión y 3 de hélice, simultáneamente.

Según su importancia funcionan en el país dos aeropuertos más con buenas pistas de asfalto: uno situado en Puerto Barrios y otro en el Puerto de San José. Estos aeropuertos fueron construidos por los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, más con fines de orden militar que para ayudar al desarrollo, pero en todo caso, sirven para el servicio aéreo local. También funcionan aeropuertos para el servicio local en El Petén, Cobán, Huehuetenango y Quezaltenango.

En el cuadro 12, aparece el volumen de pasajeros y carga y sus respectivos valores, transportados por "Aviateca", en el período 1960-1964.

Cuadro No. 12

VOLUMEN DE PASAJEROS Y CARGA CON SUS RESPECTIVOS VALORES, TRANSPORTADOS POR "AVIATECA" EN SUS RUTAS LOCALES E INTERNACIONALES, DURANTE LOS AÑOS - 1960, 1961, 1962, 1963, 1964.

	Pasajeros	Valor Q.	Carga Lbs.	Valor Q.
Local: (1960)	46 113	300 370.50	7 466 864	318 329.85
Inter : (1960)	10 931	521 920.92	1 974 826	200 533.13
Local: (1961)	44 975	297 570.81	6 414 652	272 548.45
Inter : (1961)	10 538	535 547.28	2 643 467	285 326.29
Local: (1962)	43 805	294 877.24	4 995 455	208 135.08
Inter : (1962)	9 163	559 005.20	2 139 348	189 546.67
Local: (1963)	39 551	274 143.86	4 905 585	202 590.12
Inter : (1963)	11 220	623 515.78	3 253 850	336 368.99
Local: (1964)	44 979	329 078.31	6 021 385	250 796.57
Inter : (1964)	12 545	727 218.77	4 504 690	465 336.81

#### IV NECESIDAD DE ESTRUCTURAR UN SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTES

##### 1. Planificación del sector transportes

Guatemala como país subdesarrollado debe aprovechar al máximo sus recursos disponibles. El sector transportes debe tratarse con especial cuidado, por cuanto las inversiones que requiere la infraestructura son de gran magnitud y cualquier error en que se incurra será de consecuencias negativas para el desarrollo. Esto adquiere mayor importancia, por cuanto el país ha tenido un sistema de transportes deficiente y diseñado más para servir una economía de exportación.

El sistema de transportes para estos países debe planificarse en función global del desarrollo de una economía integral, en la cual son indispensables las conexiones terrestres adecuadas entre departamentos y zonas de producción de la República, con el fin de ampliar el mercado interno.

En Guatemala, la IRCA mantuvo su monopolio sin que los gobiernos se interesaran por fijarle las normas que todo servicio público debe atender y respetar.

Las importaciones de vehículos para el transporte, no se hacen atendiendo a las necesidades del sector, sino más bien a la política de expansión de las fábricas productoras.

Debido a lo inflexible de las inversiones en carreteras, se debe evitar la pérdida de recursos y los proyectos que requieran gran cantidad de capital fijo deben estudiarse cuidadosamente.



Además, hay que tomar en consideración la relación entre inversiones programadas y el desarrollo que se espera del resto de las actividades económicas.

En la planificación del sector se debe tener también una visión de conjunto, tomando en cuenta las inversiones que se requieren en todos los medios de transporte y las interrelaciones con el resto de la economía.

Para que el plan de inversiones cumpla su finalidad, hay que considerar simultáneamente las inversiones de la infraestructura y las que se requieren en cada uno de los medios de transporte.

En Guatemala sólo se han programado las inversiones públicas para la infraestructura del transporte.

Los costos de operación juegan un papel importante en los medios de transporte, ya que pueden representar ventajas frente a la demanda de servicios de transporte para ciertas distancias y para ciertos productos.

Cuando se habla de desarrollo económico del país, al mismo tiempo que se estructura el sistema de transportes hay que buscar la correlación con los problemas de la modernización de la agricultura, la industrialización y los asuntos sociales. No es conveniente olvidar que la falta de buenos servicios de transporte, eleva los costos de los productos finales. El éxito en los otros sectores de la economía, depende que se cuente con la movilidad y accesibilidad necesarias que aumentará el acceso económico del país.

El papel del transporte es pues desempeñar una función de acelerador del desarrollo.

En Guatemala, una de las causas del desequilibrio productivo de zonas potencialmente ricas, se ha debido a la falta de medios de transporte que faciliten la explotación de sus recursos y

que las incorporen a la "economía de mercado".

### 1.1 Prioridad en el desarrollo infraestructural

La planificación de los transportes no resulta tarea fácil, si consideramos la estrecha conexión de esta con las demás actividades económicas y la influencia que ejercen dichos servicios sobre la localización geográfica de las zonas de producción.

La prioridad en el desarrollo de la infraestructura, no implica considerar las inversiones en transportes como una panacea para resolver los problemas del subdesarrollo. Es aconsejable evaluar antes, adecuadamente, los efectos indirectos de las nuevas inversiones para no correr el riesgo de subvaluar o de sobreestimar el monto que deberá invertirse en este sector. Además, este tipo de inversión puede presentar características particulares como su gran volumen, su falta de flexibilidad respecto a los fines para los que ha sido diseñado, como las obras de capital fijo, carreteras, puertos, aeropuertos.

Los errores en los programas de este sector se deben minimizar, por cuanto las correcciones para destinarlas a otros fines resultan casi nulas.

Hay que tener presente que en algunas ocasiones la inversión en infraestructura obedece más bien a compromisos de orden político o a decisiones personales del gobernante de turno y no a un orden de prioridades basado en las necesidades reales.

La construcción de la carretera El Molino - Jalpatagua - Frontera El Salvador es un ejemplo muy ilustrativo de lo que acabamos de exponer.

La Dirección General de Caminos por medio de su "Unidad - de Planeamiento" ha efectuado un estudio de "Índice de necesidad caminera en la república" que da una orientación para tomar decisiones sobre el orden de prioridades.

Para ello se basó en datos estadísticos de producción agropecuaria para los años 1950 a 1963, población de 1964 y la red de caminos según el inventario efectuado en 1963.

Fórmula aplicada:

$$\text{INDICE} = \frac{\% \text{ prod. } \% \text{ poblac. } \% \text{ área}}{\% \text{ Kms. caminos}}$$

El análisis dió como resultado el índice de necesidad caminera para los diferentes departamentos de la república, que se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro No. 13  
INDICE DE NECESIDAD CAMINERA PARA LOS DIFERENTES  
DEPARTAMENTOS DE LA REPUBLICA

Departamento :	Ind. nec. caminera	Prioridad dep.
El Petén	2.64	1
El Quiché	2.16	2
Izabal	1.56	3
Alta Verapaz	1.51	4
Retalhuleu	1.33	5
Baja Verapaz	1.30	6
Jutiapa	1.21	7
San Marcos	1.09	8
Huehuetenango	1.06	9
Suchitupéquez	1.03	10
Totonicapán	1.02	11
Chiquimula	0.98	12
Quezaltenango	0.96	13
Escuintla	0.94	14

## CONTINUACION CUADRO No. 13

Departamento	Ind. nec. caminera	Prioridad dep.
Jalapa	0.86	15
Chimaltenango	0.76	16
Sololá	0.57	17
Guatemala	0.55	18
Santa Rosa	0.54	19
Zacapa	0.51	20
El Progreso	0.46	21
Sacatepéquez	0.43	22

De los datos anteriores se desprende que los mayores "Índices de necesidad caminera" corresponden a los departamentos de El Petén, El Quiché, Izabal y Alta Verapaz, siendo a los que corresponde ocupar los primeros lugares en el orden de prioridades. Esto pone en evidencia que para integrar geográfica y económicamente la zona norte del país, hay necesidad de asignarle mayores recursos.

El total de la inversión pública, en el sector transportes, proyectada por el gobierno de la república para el quinquenio 1965 a 1969 es de 134.7 millones, distribuidos en la forma siguiente:

Cuadro No. 14  
INVERSIONES EN EL SECTOR TRANSPORTES  
(millones de Q.)

Sub-programa	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Carreteras	9.4	21.9	24.9	24.2	27.2	107.6
Puertos	3.2	5.5	5.0	5.0	2.6	21.3
Aeropuertos	2.1	2.3	0.8	0.4	0.2	5.8
Total	14.7	29.7	30.7	29.6	30.0	134.7

Y las metas básicas del programa quinquenal en carreteras, - según información de la Dirección General de Caminos, son las siguientes:

Cuadro No. 15

METAS BÁSICAS DEL PROGRAMA QUINQUENAL						
	1965	1966	1967	1968	1969	Total
Carreteras en kms. equivalentes:						
Primarias	82	173	167	201	241	864
Secundarias	32	39	48	57	69	245

Dentro de estas metas están comprendidas las carreteras de integración centroamericana. Se espera que al ejecutarse el plan, también se incluyan las carreteras fundamentales para la integración nacional, así como los caminos de alimentación, a los ejes principales, construidos en los últimos años. En este aspecto debe señalarse que dentro del plan de infraestructura es de importancia fundamental la construcción de caminos rurales para desarrollar adecuadamente las zonas que atraviesan los ejes principales, porque de lo contrario podrán aparecer inversiones parcialmente ociosas.

A partir de 1950 las inversiones en carreteras tomaron mayor impulso y en los últimos años el plan vial del país se ha mejorado; sin embargo, es evidente que los ejes principales existentes: carretera interamericana, carretera del Pacífico y carretera del Atlántico, no se han aprovechado convenientemente, debido fundamentalmente a que el sector agrícola permanece estancado.

De la misma manera que se le da importancia a la sub-estructura nacional, también debe haber preocupación por el desarrollo

de los otros sectores de la economía del país.

## 1.2 Financiamiento del sector transporte

El problema del financiamiento de proyectos en los países subdesarrollados es de lo más difícil de resolver por cuanto los recursos internos son limitados. Esta circunstancia determina que en muchas oportunidades se abuse del financiamiento extranjero.

Guatemala tiene ya duras experiencias en cuanto a las inversiones extranjeras directas. Basta recordar el caso de la IRCA, de la United Fruit Company y del trust "Electric Bond & Share" (léase Empresa Eléctrica de Guatemala). Las inversiones de estas empresas lejos de contribuir al desarrollo del país, han provocado un proceso de descapitalización y un constante drenaje de divisas.

Para demostrar lo anteriormente manifestado y por tratarse del del sector transportes, nos referiremos al caso de la IRCA. Recurrimos al efecto a la obra del Lic. Alfonso Bauer Paiz "Como opera el capital yanqui en Centro América (El caso de Guatemala)" y de la página 180, obtenemos el siguiente dato:

### Periodo de 1904 a 1953:

Utilidades remitidas	Q. 97 177 170.65
Utilidades invertidas	<u>28 213 404.69</u>
Estimación conservadora de totales	<u><u>Q. 125 390 575.34</u></u>

El cuadro anterior no puede ser más elocuente y pone de ma-

nifiesto como Guatemala en lugar de recibir los beneficios de la inversión extranjera ha contribuido a aumentar el capital de los países inversionistas exportando el valor agregado generado en el territorio nacional.

Como los inversionistas extranjeros han cambiado un tanto su campo de operaciones, están tratando de invadir actualmente otros sectores de la economía de los países pobres. El ferrocarril, ha dejado de tener interés para estos empresarios, y a medida que el transporte terrestre por carreteras va tomando auge en Guatemala y en la región centroamericana, no será remoto que traten de controlarlo, en especial al transporte de carga; se impone pues que seamos cuidadosos de nuestro transporte nacional y regional y que exijamos terminantemente que las empresas que presten el servicio sean organizadas con capital guatemalteco o centroamericano.

Asimismo, que en la inversión pública para programas de infraestructura, las fuentes de financiamiento se seleccionen en consideración a otros aspectos que nos eviten caer en situaciones de endeudamiento oneroso o innecesario.

Dichas fuentes de financiamiento son: a) Ahorros gubernamentales; b) Préstamos internos; y, c) Préstamos y donaciones del exterior.

Dentro de la estructura de los gastos corrientes del estado, se encuentran los destinados a servicios económicos y a servicios sociales; estos últimos tienden más a crecer a medida que se desarrolla un plan. Otra parte de dichos gastos corrientes se destina a los servicios militares y administrativos.

Constantemente se señala lo limitado de los ahorros del gobierno. Sin embargo, un estudio racional e integral del presupuesto de ingresos y gastos nacionales podría obtener resultados positivos, no sólo en la limitación de los gastos innecesarios de

orden militar y administrativo, sino reestructurando el sistema impositivo de manera general, con lo cual se evita esa política de cataplasmas que se discute y aprueba cada año en el presupuesto nacional. Es decir, que los gobiernos podrían contar con un mayor nivel de ahorro que se destinaría a las inversiones públicas.

En cuanto a los préstamos internos las posibilidades no dejan de ser limitadas; sin embargo, un cambio en la política crediticia de la Banca Central podría lograr mayores oportunidades para el financiamiento interno y destinarlos a la inversión pública que se requiere en las primeras etapas del desarrollo. En esto no hay que olvidar que en el país existen muchos elementos para los trabajos de infraestructura, desde mano de obra y materiales de construcción hasta servicios técnicos, los cuales se pueden pagar en moneda nacional. El problema principal de los países de lento desarrollo se podría atribuir, en parte, a la utilización inadecuada de su capacidad de inversión y al mal uso de sus recursos - en inversiones y gastos improductivos.

El financiamiento externo de aceptarse, debe ser como un complemento para impulsar el desarrollo de los países económicamente débiles.

Por ello la contratación de préstamos extranjeros deberá autorizarse sólo cuando se trate de proyectos enmarcados dentro de un plan general de desarrollo y que por su propia naturaleza son de carácter autofinanciable.

Otro aspecto de la asistencia financiera externa es el de las donaciones, pero ella conlleva privilegios de orden político y económico neo-colonialistas.

El financiamiento de las obras de infraestructura del transporte, se deben recuperar en parte por impuestos a las fincas, haciendas y propiedades que han adquirido una alta plusvalía, con motivo de la realización de esas obras públicas.



Los resultados beneficiosos que podrían obtenerse de los préstamos y "donaciones" extranjeras, se anulan con la política seguida por los Estados Unidos en el comercio exterior, ya que ellos nos causa pérdidas enormes por el deterioro de nuestros términos de intercambio y por la repatriación de capitales y el envío de utilidades.

Según datos de la Revista de Comercio Exterior de México (junio de 1965), de una inversión extranjera en Centroamérica de 370 millones de dólares, al cabo de diez años se remesan 500 millones en concepto de utilidades y se amortizaron inversiones por 175 millones.

Con un panorama así, Guatemala siendo un país pobre podrá contar cada vez con menos recursos para financiar su desarrollo.

En la actualidad Guatemala financia sus inversiones públicas en carreteras secundarias con recursos internos y las otras obras programadas con recursos externos,

Otro aspecto desfavorable de los préstamos extranjeros que estamos supeditados a un solo país: los Estados Unidos, que nos imponen cláusulas en los contratos que son limitativas a la libertad de compra en el mercado internacional. Esa circunstancia y la asistencia técnica que se da, disminuye o cercena el monto del financiamiento obtenido.

### 1.3 Transporte y reforma agraria

El 17 de junio de 1952, siendo Guatemala gobernada por el régimen revolucionario del Presidente Arbenz Guzmán, el Congreso de la república emitió el Decreto 900 que contiene la Ley de Reforma Agraria. Esta reforma, que era expresión genuina de la política de un gobierno revolucionario que aspiraba a impulsar el desarrollo económico independiente de Guatemala, se entorpeció por los intereses monopolistas de la United Fruit Company y de los terratenientes nacionales que auspiciaron la intervención extranjera en junio de 1954.

La vigencia del Decreto 900 fue muy corta, pero en año y medio (enero de 1953 a junio de 1954), logró emitir 1012 acuerdos de expropiación que afectaron a 1889 propietarios. Si se toma como base el Censo Agropecuario de 1950, que reportó... 191,395 propietarios de fincas rústicas, se encuentra que los propietarios afectados representaban sólo el 5.7%. Se estima que en ese breve lapso se beneficiaron 100,000 familias. El total de tierras expropiadas alcanzó la cantidad de 13,403 caballerías, 52 manzanas, 4,277 varas cuadradas.

De los datos anteriores se desprende que si la Reforma Agraria hubiera tenido total vigencia, se habría logrado sacar a Guatemala de la situación semi-feudal en que vive y la población campesina estaría incorporada a condiciones de vida más humanas y sería factor de producción dinámico en el desarrollo.

En contraposición, se marca un rumbo diferente a los destinos económicos del país el 26 de julio de 1954, cuando al emitirse el Decreto No.31 que derogó el Decreto 900, se institucionaliza la negación a los derechos de los grandes sectores de campesinos a cultivar la tierra que les pertenece. El 1º. de marzo de 1956 se emite el Decreto 559 que contiene el Estatuto Agrario y el 17 de octubre de 1962 fue promulgado el Decreto del Congreso 1551 que se refiere a la Ley de Transformación Agraria. Ambas -

leyes tratan de resolver el problema agrario del país a través del procedimiento impositivo de gravar las tierras ociosas de los particulares y redistribuir la tierra a base de colonización y parcelando las fincas nacionales. El instrumento impositivo ha sido inoperante y los parcelamientos no han dado todavía ningún resultado positivo a la economía del país.

Es opinión generalizada que los gobiernos posteriores al último gobierno de la revolución, desde 1954, no han realizado ninguna reforma sustancial en el aspecto agrario que pueda resolver el problema de la tenencia y explotación de la tierra.

Guatemala necesita abolir la estructura tradicional de la producción aun existente y establecer nuevas relaciones de trabajo en el campo. No es posible plantear el problema agrario del país sin contemplar la abolición de los latifundios improductivos, la eliminación del minifundio, la efectiva asistencia técnica y crediticia y el consiguiente problema de la estabilización de precios y servicios de mercadeo para la producción agrícola.

Se ha dicho que el transporte no es un fin sino un medio que acelera el desarrollo de los otros sectores de la economía; por consiguiente, una reforma agraria debe contar con las vías de comunicación necesarias y con los medios de transporte capaces de prestar un servicio eficiente, rápido, seguro y a costos bajos y cumplir así su verdadera función de crear el acceso económico a las zonas agrarias.

La falta de solución al problema agrario del país, sigue manteniendo al sector campesino en una situación lamentable de miseria por la falta de oportunidades dignas de trabajo. Las migraciones de los campesinos indígenas a diferentes partes de la república, especialmente del altiplano hacia las fincas de café y plantaciones de algodón, los hace confrontar un problema de transporte. Esto agregado a las otras penalidades que sufren en su trabajo, pues tienen que sujetarse a ser trasladados de sus pueblos a las

fincas, en forma inhumana y en vehículos inapropiados para el transporte de personas.

Otro grave problema que se confronta es la concentración en la capital, provocada también por la falta de resolución de la cuestión agraria. Ese éxodo obedece principalmente a la falta de trabajo en las áreas rurales. Esto ha dado origen a la formación de zonas marginales en la ciudad capital, con los consiguientes problemas sociales y económicos: miseria, hambre y pobreza.

La organización adecuada del transporte, tanto urbano como extra-urbano, podría solucionar en parte la grave situación del urbanismo con el establecimiento de zonas industriales adyacentes a la capital. Esto corrobora el hecho de que las facilidades de transporte son un factor importante en el desarrollo, en función de los factores de la producción.

## 2. Política de transporte

La política del transporte tiene que considerar tanto los aspectos relacionados con la infraestructura como con los medios de transporte.

Sin perder de vista los planes integracionistas de orden regional, considero que los países deben buscar los medios adecuados para su propia integración nacional.

Guatemala tiene zonas de desarrollo potencial que aún no están incorporadas a la economía nacional y ello incita a que los esfuerzos que se puedan hacer en lo sucesivo en materia de infraestructura para el transporte, sean encaminados al aprovechamiento de esas zonas.

Para promover la organización vertical del mercado interno y con ello la integración territorial del país, el transporte es uno de los factores determinantes, ya que en la república existen gruesos núcleos de población que se desenvuelven al margen de la economía de mercado.

Cabe señalar que la mayor densidad de tráfico se encuentra localizada en la zona del Pacífico. Por otro lado, el tráfico generado en algunas carreteras nacionales no responde a la oferta de infraestructura, debido al escaso desarrollo de muchas áreas que bien podrían fortalecer la explotación de recursos agropecuarios. El tráfico se ha concentrado más en los lugares cercanos a los principales centros urbanos y especialmente en la capital.

La falta de uso de las carreteras por parte de la población campesina, obedece principalmente a las condiciones de extrema pobreza en que vive. Por ello es frecuente encontrar en el interior del país y aun en los propios centros urbanos, gran cantidad de campesinos e indígenas que como acémilas, transportan sobre sus propias espaldas los objetos que producen y que vienen a ven-

der al mercado. Resulta paradójico que mientras por nuestras ca-  
lles y carreteras se deslizan carros de los últimos modelos, muchos  
trabajadores tengan que obtener sus ingresos transportando ellos -  
mismos la carga o bien empujando carretas en la ciudad.

La política de transportes debe considerarse desde un punto  
de vista integral, es decir, considerando su importancia para sa-  
tisfacer las necesidades del mercado interno, exterior y regional.

Además esta política debe tender a que los servicios del sec-  
tor transporte satisfagan objetivos económicos y sociales de la po-  
blación.

Para esto, es aconsejable establecer normas que mejoren la e-  
ficiencia de los diferentes medios que integran el sistema. Las ta-  
rifas deben ajustarse a la realidad económica.

Al programar las inversiones públicas, la política que siga el  
gobierno en la construcción de carreteras debe irse ajustando a  
las necesidades reales de tráfico y a la capacidad económica de  
los usuarios.

Tanto las inversiones en el orden infraestructural como la po-  
lítica del sistema de transportes se deben formular como parte de  
una estrategia general de desarrollo.

## 2.1 Transporte extra-urbano

Con excepción de pocas empresas, la mayor parte del servicio de transportes por carreteras es deficiente en Guatemala. Todavía no se ha fomentado la organización de empresas de tamaño económico que permitan prestar un mejor servicio que se traduzca en eficiencia, seguridad y rapidez, con costos de operación más bajos.

Este fenómeno es más notorio en el transporte de carga por carretera, ya que el mayor número de transportistas son propietarios y operadores de su vehículo y desconocen sus propios costos de operación.

La Dirección General de Transportes debería tomar bajo su responsabilidad la orientación del transporte extra-urbano, a efecto de lograr mejor aprovechamiento de los vehículos existentes y elevar así sus rendimientos productivos.

Los servicios de transportes que operen con eficiencia deberían ser estimulados por el estado, a efecto de conseguir una mejor organización, que redunde en beneficio del consumo y de la producción nacionales.

## 2.2 Transporte urbano

Es importante mencionar el transporte urbano, por cuanto su función en el desarrollo de las ciudades es determinante para la consecución de objetivos económicos y sociales de la población. En Guatemala, este es el servicio que presenta los mayores problemas en las actividades diarias.

La alta concentración de población capitalina (cerca de 600 mil habitantes) ha creado serios problemas de urbanización, ya que la ciudad capital no fue proyectada para soportar una alta presión demográfica con los consiguientes estrangulamientos de tráfico. Ello obliga a que el servicio de transportes se efectúe por calles y avenidas estrechas provocando los consiguientes con gestionamientos de tránsito, que redundan en desperdicio de com bustible y tiempo.

Considero que el transporte urbano de la capital debe ser ob jeto de una reorganización total para mejorar la calidad de sus servicios. Esta reorganización debería comprender una redistribu ción de las rutas actuales, a efecto de que el servicio sea más funcional y atienda con mayor eficiencia la demanda de las zo nas que todavía no son atendidas convenientemente.

Por su parte, la Municipalidad debería acelerar el plan vial urbano que permita un desplazamiento más rápido del transporte.

Aparte de los beneficios que recibirían los usuarios, habría menos desgaste de vehículos, menos repuestos y menor insumo de gasolina, que se traduciría en menos fuga de divisas.



### 2.3 Control gubernativo del transporte

La función que compete al estado en el control y orientación del sistema de transportes es básica para que éste cumpla adecuadamente en el desarrollo de Guatemala. Las medidas apropiadas de orden legal y administrativo contribuyen a facilitar su desenvolvimiento y evita la tramitación innecesaria que eleva los gastos y ocasiona pérdidas de tiempo.

Con frecuencia se tropieza con trámites aduanales deficientes, portuarios y fronterizos, con nuevas líneas de transportes amparadas en preceptos legales engorrosos que limitan las facultades del gobierno para conceder con rapidez servicios que económicamente son de urgencia inmediata. Son tantas las maniobras a que da lugar la tramitación de nuevas líneas o cambios en las rutas, que ha habido casos en que hasta después de un año se obtiene la resolución final y no siempre en favor de lo más conveniente para la economía.

El 19 de junio de 1946, se emitió el Decreto del Congreso - No.253 que regula los servicios públicos de transporte. Se encomendando al Ministerio de Economía el control del transporte extraurbano de servicio público y el urbano a las municipalidades; esta ley tiene alcances económicos importantes, pero su aplicación no ha sido del todo satisfactoria.

El Decreto del Congreso 253 aún sigue vigente, pero el 15 de julio de 1954, la Junta de Gobierno de ese entonces, emitió el Decreto 19 pasando el control del transporte a la policía (Guardia Civil en esa fecha). Con esta medida, lo poco que se había logrado en beneficio del sistema de transportes se anuló.

Actualmente el control del transporte ha pasado nuevamente al Ministerio de Economía creándose la Dirección General de Transportes, según Decreto-Ley No.289 y Acuerdo Gubernativo del 18 de enero de 1965.

En octubre recién pasado, se emitió un nuevo Reglamento de Transportes extra-urbanos que todavía se fundamenta en el Decreto 253.

## V EL TRANSPORTE EN LA INTEGRACION ECONOMICA CENTROAMERICANA

El Tratado General de Integración Económica Centroamericana, establece en el artículo XV lo siguiente: "Cada uno de los estados contratantes mantendrá plena libertad de tránsito a través de su territorio para las mercaderías destinadas a cualesquiera de los otros estados signatarios o procedentes de ellos, así como para los vehículos que transporten tales mercaderías....".

El precepto anterior pone en evidencia que el funcionamiento de los transportes para fines de integración regional es factor determinante, pues si no existe la adecuada movilidad de productos y personas en todo el territorio centroamericano, seguirá el fraccionamiento y aislamiento económicos heredados de épocas anteriores.

Ningún país de Centroamérica ha podido escapar a lo largo de la historia, de la explotación frutera y ferrocarrilera y a pesar de las condiciones geográficas favorables que ofrece el istmo, no han sido aprovechadas para el comercio internacional y los países sólo han contado con sistemas de transporte aislados, que han servido mejor a los intereses extranjeros.

Cuando surgió el movimiento integracionista, los países centroamericanos ya impulsaban la construcción de carreteras nacionales y sus sistemas de transporte eran relativamente adecuados, o cuando menos, se estaban liberando del monopolio de los ferrocarriles.

Esta circunstancia fue determinante para programar la red vial centroamericana a base de doce proyectos, con una longitud

de 1,199 kms., distribuidos en la forma siguiente:

Cuadro No.16  
COSTO DEL PROGRAMA POR PAISES

Países	Longitud Kms.	Costo en millones \$	Porcen- taje
Guatemala	138	10.9	15
El Salvador	119	5.1	7
Honduras	831	45.2	62
Nicaragua	70	5.4	7
Costa Rica	41	6.2	9

FUENTE: Programa Regional de Carreteras Centroamericanas.  
BCIE y SIECA.

Dicho programa regional comprende las siguientes carreteras:

- C-A-1 El Coco-San Ramón. Costa Rica
- C-A-2 Taxisco-Escuintla. Guatemala
- C-A-3 Choluteca-Puente Real. Honduras-Nicaragua
- C-A-4 Chamelecón-Frontera con el Salvador. Honduras
- C-A-5 Tegucigalpa-Búfalo. Honduras
- C-A-6 Ocotal-Danli. Honduras-Nicaragua
- C-A-7 San Francisco Gotera-Marcala. Honduras-El Salvador
- C-A-10 Ocotepeque-Frontera Guate. Honduras-Guatemala
- C-A-11 Vado Hondo-Copán Ruinas. Guatemala-Honduras
- C-A-11A Santa Rosa Gracias-La Esperanza. Honduras -  
Guatemala
- C-A-12 Padre Miguel-Santa Ana. El Salvador-Guatemala.
- C-A-13 Entre Ríos-Puerto Cortés. Guatemala-Honduras.

El plan vial centroamericano no se ha realizado al ritmo programado, especialmente en Honduras, por lo que se considera que

hasta principios de la próxima década estará en funciones.

El comercio intercentroamericano constituye una de las pruebas del estímulo que ha recibido la región a través del mercado común. A partir de 1959 el impulso se vigorizó notablemente y, desde 1952 a la fecha el intercambio ha crecido en más de diez veces. Este solo dato es suficiente para demostrar el papel que está desempeñando el transporte terrestre. Con la organización adecuada del sistema que contempla el programa regional de carreteras se podrá satisfacer la demanda de tráfico tanto de carácter regional como el de comercio internacional.

La red caminera de Centroamérica en 1963, sólo tenía el 20% pavimentada como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro No. 17  
RED VIAL DE CENTROAMERICA EN 1963

País	Pavimentada	Kilómetros		Kilómetros de carretera por cada 1,000 Km <sup>2</sup> .			
		De todo tiempo	Total				
Guatemala	1 303	6 266	7 569	12	70	30	18
El Salvador	1 057	2 024	3 081	51	147	40	12
Honduras	430	3 100	3 530	4	32	20	16
Nicaragua	819	4 376	5 195	5	35	53	34
Costa Rica	1 253	4 182	5 441	25	107	95	41
	4 862	19 954	24 816	10	56	41	21

FUENTE: Estudio de Transportes de Centroamérica (BCIE, 1965).

El sistema ferroviario de Centroamérica por no tener una red interconectada en el Istmo, no desempeñará papel importante en el transporte regional, pero lo podrá realizar en el comercio internacional por estar orientada hacia el exterior.

Cuadro No. 18  
SISTEMA FERROVIARIO DE CENTROAMERICA EN 1963

País	Kms. de - líneas fé- reas	Kms. de - líneas por 1,000 ki- lómetros <sup>2</sup>	Kms. de líneas por 10,000 ha- bit.
Guatemala	1 157	11	2.7
El Salvador	602	28	2.3
Honduras	1 297	12	6.0
Nicaragua	349	2	2.3
Costa Rica	1 286	25	9.7
	<u>4 691</u>	<u>11</u>	<u>3.9</u>

FUENTE: Programa Regional de Carreteras Centroamericanas.  
BCIE - SIECA. 1963

Esa orientación hacia el exterior, se debió entre otros motivos, al aislamiento en que vivían económicamente los cinco países de la región, por lo cual existen puertos en todos los países y hace que el transporte marítimo sea de gran importancia para sus actividades de importación y exportación de productos.

En la actualidad, cada uno de los cinco países está mejorando sus puertos para hacer frente a la demanda de tráfico que viene del exterior.

Del Estudio de Transportes de Centro América (BCIE - 1965), se obtienen los siguientes datos relativos al tráfico internacional en la región, año de 1963:

Exportaciones	2 499 540 Ton M.
Importaciones	<u>3 396 917 Ton M.</u>
	<u>5 896 457 Ton M.</u>

Actualmente funcionan en Centroamérica tres empresas de transporte marítimo: La Marina Mercante Nicaragüense, La Tica Line y la Flomerca. Habría que pensar en la posibilidad de organizar una sola empresa de transporte marítimo para la región, la cual podría prestar servicios de importancia al comercio interregional como al internacional.

El transporte fluvial, lacustre y de cabotaje no ha sido aprovechado convenientemente y amerita se realicen los estudios necesarios para utilizar estos caminos naturales. Solamente en Costa Rica funciona un servicio de cabotaje organizado.

El transporte aéreo es de gran importancia para los países centroamericanos y seguirá desempeñando un papel importante en el intercambio.

La situación actual de los servicios aéreos en el área, sugiere la conveniencia de aunar esfuerzos por parte de las empresas para mejorar los servicios dentro del istmo.

Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, cuentan con buenas pistas de aterrizaje adecuadas para aviones de retropropulsión. En Honduras sólo funciona una pista moderna en San Pedro Sula.

La contribución del transporte en el desarrollo económico de Centroamérica es innegable, si bien puede llegar a ser el mayor elemento de aceleración del proceso de integración regional, no puede ser por sí solo la tabla de salvación de los muchos problemas de orden social y económico que se confrontan.

El mayor volumen de transporte centroamericano, ha sido el que se realiza por carreteras, estimándose que del total de carga transportada en 1965, en términos de volúmenes físicos, el 78% correspondió a ese tipo de transporte.

La rebaja de costos internos de transporte en la región, la mayor productividad del sistema, la mayor capacidad de competencia de las industrias sustitutivas, tienen estrecha relación con la localización de la industria centroamericana y ameritan cuidadoso estudio.

Finalmente, para un mejor desarrollo del transporte centroamericano, urge el estudio concienzudo de toda la legislación relacionada con este sector, tanto en lo nacional como regional, para superar los obstáculos legales que le restan movilidad y fluidez con lo cual se ganaría mucha eficiencia.

Se sugiere la organización de un Consejo a nivel regional - centroamericano, para que tenga bajo su control las gestiones necesarias a la integración del transporte.



## VI CONCLUSIONES

- 1a. Antes de la conquista española, los indígenas de Guatemala utilizaban la fuerza humana de trabajo como única fuerza propulsora del transporte; con la conquista, el indígena sigue siendo el único medio de transporte y no es sino hasta 1549, que se introduce al país las bestias de carga. Podría decirse que de la época de los "tlamenes" se pasa al acémila, que dura hasta nuestros días.
- 2a. Durante el período colonial las vías de comunicación terrestre y fluvial se utilizaron principalmente para atender las exigencias del comercio exterior. Se inicia en esa forma lo que podríamos llamar "antecedentes del desarrollo hacia fuera".
- 3a. En la desintegración de Centroamérica en cinco estados independientes, entre las causas de tipo económico, la carencia de caminos adecuados jugó un papel determinante.
- 4a. Causas también de orden económico como "los impuestos decimales a la agricultura, la existencia de grandes baldíos y ejidos y la falta de medios de transporte", determinaron la reforma de 1871.
- 5a. La Revolución del 71, triunfo de la doctrina liberal de la época, constituyó un movimiento popular que rompiendo estructuras hizo progresar el desarrollo de Guatemala, apoyándose entre otras cosas, en la implantación de medidas económicas y un ambicioso programa de comunicaciones terrestres que tendía a modernizar los medios de transporte, tanto para facilitar el comercio exterior como para impulsar el desarro-

llo interno.

- 6a. Con el gobierno de la dictadura cabrerista, se produce la entrega de la soberanía a los intereses del imperialismo norteamericano: se otorgan concesiones vergonzosas a Guatemala; se concede a la IRCA el control y explotación de los ferrocarriles; el único puerto del Atlántico pasa al dominio del trust de la United Fruit Company, así como el derecho de propiedad sobre grandes extensiones del territorio nacional.
- 7a. Desde principios de este siglo, los medios de transporte como los ferrocarriles y puertos en conexión con el transporte marítimo, han estado al servicio de los intereses de la United Fruit Company, contribuyendo así a mantener en Guatemala el estado de subdesarrollo.
- 8a. Después de la Revolución del 71, sólo los gobiernos revolucionarios (1944-54), tuvieron una política económica definida llevando a cabo cambios importantes, especialmente en la gestión gubernativa del Presidente Arbenz, que trató de sacar al país de su condición de semi-colonia, para lo cual entre otras medidas, construyó casi en su totalidad el Puerto Santo Tomás (hoy Matías de Gálvez) e inició los trabajos más importantes de la Carretera al Atlántico.
- 9a. La infraestructura del sector transportes, ha venido mejorando con base en la inversión pública programada para transportes y comunicaciones por el Consejo Nacional de Planificación Económica; sin embargo, faltan todavía las carreteras troncales que incorporen la zona norte del país, así mismo los caminos de alimentación y de acceso que conecten los diferentes pueblos y aldeas al mercado.
- 10a. El sistema de transportes no funciona como elemento dinámico, por lo cual es necesario reorganizarlo y orientarlo hacia el desarrollo de los otros sectores de la economía nacional.

- 11a. Para mejorar la infraestructura deben aprovecharse los recursos existentes como mano de obra, materiales de construcción, servicios técnicos guatemaltecos, servicios de transportes y otros.
- 12a. Para el financiamiento del transporte deben aprovecharse a su máximo los recursos internos, recurriendo al préstamo extranjero sólo cuando no entrañe compromisos políticos y que las condiciones sean favorables en plazos, intereses, etc., - obteniéndolos de los países que mejores condiciones puedan ofrecer a Guatemala.
- 13a. La inversión directa para la explotación de los medios de transporte debe recaer en los guatemaltecos y centroamericanos, para evitar que este importante sector sea controlado por los intereses de empresas extranjeras, cuyo fin principal es invadir el mercado común centroamericano.
- 14a. El transporte está llamado a desempeñar un papel importante en el desarrollo, siempre que sea sobre la base de un desarrollo económico independiente.
- 15a. Mientras no se produzca un cambio fundamental en las estructuras económicas, sociales y políticas, cualquier esfuerzo de desarrollo, tanto en transportes como en el resto de la economía, ya nacional o regional, será frenado por los intereses de la oligarquía nacional y del capital norteamericano.

## BIBLIOGRAFIA

Evolución Económica de Guatemala; Lic. Valentín Solórzano F. Volumen 11 del Seminario de Integración Social Guatemalteca. - 1963.

Historia de la Economía del Mundo Occidental; H. Elmer Barnes. Uthea. 1955.

Carreteras, Ferrocarriles y Marina Nacionales para el Aprovechamiento del Lago de Izabal. Tesis del Lic. Gerardo Gordillo Barrios. 1950.

Como opera el Capital Yanqui en Centroamérica (El caso de Guatemala). Lic. Alfonso Bauer Paz. Editorial Ibero-Mexicana, S. de R.L. 1956.

Los Contratos de La United Fruit Company y las Compañías Muelleiras en Guatemala. Lic. Oscar de León Aragón. Editorial del Ministerio de Educación Pública. 1950.

Economía de los Transportes. M.R. Bonavia. Fondo de Cultura Económica. 1956.

Economía de los Sistemas de Transportes. Fritz Voigt. Fondo de Cultura Económica. 1964.

Teoría del Desarrollo Económico. W. Arthur Lewis. Fondo de Cultura Económica. 1958.

Estudio Centroamericano de Transportes. Informe Resumido. Consorcio T.S.C. Febrero de 1966.

Estudio del "ICAITI": Sistemas de Transporte Terrestre, Vías de Comunicación y Costos". 1959.

Programa Regional de Carreteras Centroamericanas. Volumen I, BCIE y SIECA, 1963.

Documento: Sector Transportes (Infraestructura). Consejo Nacional de Planificación Económica, Julio de 1965.

Situación del Desarrollo Económico y Social de Guatemala (Diagnóstico General). Secretaría General del Consejo Nacional de Planificación, 1965.

Programa de Inversiones Públicas de Guatemala para 1965. Documento del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Agosto de 1964.

Memoria de Labores de la Dirección General de Caminos, 1966.

Boletín Estadístico No. 1, correspondiente al mes de agosto de 1967. Dirección General de Caminos.

Reforma Agraria. Una Experiencia en Guatemala. Tesis del Licenciado José Luis Paredes Moreira, 1963.

Vehículos en Circulación 1966. Dirección General de Estadística. Abril de 1967.

Censos 1964 Población. Resultados de Tabulación por Muestreo. Dirección General de Estadística, 1966.

Guatemala en Cifras. Dirección General de Estadística, 1964.

Comercio Exterior. Banco de Comercio Exterior, S. A. México Junio de 1965.

Es posible en Guatemala un desarrollo independiente? Lic. Saul Osorio Paz. Primer Congreso Nacional de Economistas y Contadores Públicos y Auditores de Guatemala, 1960.