

3

Universidad de El Salvador  
Facultad de Ciencias Económicas



**Efectos del Modelo Económico Neoliberal en el  
Transporte Colectivo del Area Metropolitana de  
San Salvador, Período 1989 - 1992**

TRABAJO DE GRADUACION  
PRESENTADO POR:

Boanerges Barquero Huevo  
Oscar Armando Flores y Flores  
Ricardo Zavaleta Oviedo

PARA OPTAR AL GRADO DE:

**LICENCIADO EN ECONOMIA**

OCTUBRE 1993

18010774

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTRO AMERICA.



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTOR

DR. FABIO CASTILLO FIGUEROA

SECRETARIO GENERAL

LIC. MIRNA ANTONIETA PERLA DE ANAYA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

DECANO

DR. GABRIEL PILLOÑA ARAUJO

SECRETARIO

LIC. JOSE WILFREDO ZELAYA FRANCO

TRIBUNAL EXAMINADOR

PRESIDENTE : LIC. ROBERTO PONCE

1er. VOCAL : LIC. JOSE RUBEN CASTRO

2o VOCAL : LIC. VICTOR ANTONIO VALDIVIESO

ASESOR

LIC. VICTOR ANTONIO VALDIVIESO



## INDICE

|                                          | Págs. |
|------------------------------------------|-------|
| INTRODUCCION                             | i-v   |
| CAPITULO I: MARCO TEORICO CONCEPTUAL     |       |
| A: CONSIDERACIONES GENERALES DEL LIBE    |       |
| RALISMO ECONOMICO                        | 1     |
| 1. Liberalismo Económico                 | 1     |
| 1.1 Principios                           | 2     |
| 1.2 Características                      | 3     |
| 1.3 Leyes                                | 6     |
| B: FUNDAMENTOS DEL MODELO NEOLIBERAL     | 9     |
| 1. Principios del Modelo Económico       |       |
| Neoliberal                               | 9     |
| 1.1 La Descentralización en la           |       |
| Toma de Decisiones                       | 10    |
| 1.2 Los Principios son las Señ <u>a</u>  |       |
| les Básicas de la Economía               | 10    |
| 1.3 La Competencia Garantiza la          |       |
| Eficiencia del Mercado                   | 11    |
| 1.4 El Sistema de Mercado es Mo <u>r</u> |       |
| almente Etico                            | 11    |
| 1.5 Labor Complementaria del -           |       |
| Estado                                   | 11    |
| 1.6 La Eficiencia                        | 12    |
| 1.7 La Equidad                           | 12    |

|                                                                                                                 | Págs. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2. Principio Básico                                                                                             | 13    |
| 2.1 El Sistema y su Equilibrio General                                                                          | 13    |
| 3. Supuestos                                                                                                    | 13    |
| C: APLICACION DEL MODELO NEOLIBERAL EN EL SALVADOR                                                              | 15    |
| 1. Generalidades                                                                                                | 15    |
| 2. Objetivos, Postulados, Estrategias y Políticas del Plan de -<br>Desarrollo Económico y Social<br>1989 - 1994 | 17    |
| 2.1 Objetivos Globales                                                                                          | 17    |
| 2.2 Postulados Económicos                                                                                       | 18    |
| 2.3 Estrategia Global                                                                                           | 20    |
| 2.4 Políticas de Desarrollo Económico                                                                           | 21    |
| 2.5 Políticas de Sustentación del Plan de Desarrollo Económico y Social                                         | 22    |
| 2.6 Políticas de Desarrollo -<br>Social                                                                         | 23    |
| D: PROYECCION DEL PROGRAMA ECONOMICO Y SOCIAL HACIA EL SUBSECTOR TRANSPORTE                                     | 24    |
| 1. Objetivos, Metas y Medidas                                                                                   | 24    |

|                                                   | Págs. |
|---------------------------------------------------|-------|
| CAPITULO II: DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE COLECTIVO |       |
| DE PASAJEROS DEL AMSS.                            | 28    |
| A: RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE CO-            |       |
| LECTIVO URBANO                                    | 28    |
| B. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO                    | 31    |
| 1. Sistema de Organización                        | 31    |
| 1.1 Organización Institucional                    |       |
| Pública                                           | 32    |
| 1.1.1 Base Legal y de Funciona-                   |       |
| miento de la Dirección Ge                         |       |
| neral de Transporte Terres                        |       |
| tre (DGTT)                                        | 38    |
| 1.1.2 Instituciones Relacionadas                  |       |
| con el Transporte Colecti-                        |       |
| vo de Pasajeros                                   | 39    |
| 1.2 Organización Institucional                    |       |
| Privada                                           | 43    |
| 1.2.1 Asociaciones Cooperativas                   | 44    |
| 1.2.2 Empresarios Individuales                    | 45    |
| C. POLITICAS DE ESTABILIDAD ECONOMICA             |       |
| Y SOCIAL PARA EL TRANSPORTE COLEC-                |       |
| TIVO POR AUTOBUSES                                | 45    |
| 1. Sistemas de Subsidios                          | 45    |
| 1.1 Origen y Descripción del                      |       |
| Sistema                                           | 46    |

|                                                                                                                 | Págs. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1.2 Funcionamiento del Sistema                                                                                  | 50    |
| 1.3 Evolución del Consumo de -<br>Diesel Subsidiado                                                             | 53    |
| 2. Líneas de Crédito Disponibles -<br>para el Sub-sector Transporte<br>Colectivo                                | 56    |
| D. EL MERCADO EN EL SERVICIO DEL TRANS-<br>PORTE COLECTIVO DE PASAJEROS POR AU-<br>TOBUSES, PERIODO 1980 - 1992 | 59    |
| 1. Población                                                                                                    | 59    |
| 1.1 Ingresos                                                                                                    | 60    |
| 1.2 Estimación de la Demanda                                                                                    | 63    |
| 2. Estimación de la Oferta                                                                                      | 68    |
| 2.1 Tipos de Servicio del Trans-<br>porte Colectivo de Pasaje--<br>ros en el AMSS.                              | 68    |
| 2.2 Nivel de Utilización                                                                                        | 70    |
| 2.3 Modelos de la Flota del --<br>Transporte Colectivo de Pa-<br>sajeros del AMSS.                              | 72    |
| 2.4 Eficiencia en el Servicio<br>del Transporte Colectivo<br>por Autobús en el AMSS                             | 73    |
| 3. Flota Actual de Autobuses en el<br>AMSS.                                                                     | 75    |

|                                                  | Págs. |
|--------------------------------------------------|-------|
| 4. Estimación de Pasajeros Trans-                |       |
| portados                                         | 76    |
| 5. Sistema Paralelo al Transporte                |       |
| de Pasajeros por Autobuses                       | 78    |
| 5.1 Microbuses                                   | 79    |
| 5.2 Taxis                                        | 83    |
| 6. Evaluación del Mercado de Trans-              |       |
| porte                                            | 84    |
| E. ESTRUCTURA DE COSTOS PROMEDIO                 | 86    |
| 1. Costos de Operación                           | 87    |
| 2. Costos de Administración                      | 87    |
| 3. Costos Financieros                            | 88    |
| F. DETERMINACION DE INGRESOS PERCIBI-            |       |
| DOS EN EL TRANSPORTE COLECTIVO UR-               |       |
| BANO                                             | 90    |
| 1. Evolución del Sistema de Tari-                |       |
| fas                                              | 90    |
| 2. Ingresos por Magnitud Empresa-                |       |
| rial                                             | 93    |
| 3. Rentabilidad                                  | 96    |
| CAPITULO III: EFECTOS DEL MODELO ECONOMICO NEOLI |       |
| BERAL EN EL TRANSPORTE COLECTIVO -               |       |
| DEL AMSS., PERIODO 1989 - 1992                   | 99    |

|                                                                                                                   | Págs. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| A. EVALUACION DE MEDIDAS DEL PROGRAMA ECONOMICO EN EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DEL AMSS.                       | 99    |
| 1. Políticas del Sistema Financiero ( Cambiaria )                                                                 | 100   |
| 2. Política Monetaria y Crediticia ( Tasa de Interés)                                                             | 101   |
| 3. Política de Liberación de Precios y Tarifas                                                                    | 105   |
| B. EFECTOS DE LA APLICACION DEL MODELO ECONOMICO NEOLIBERAL EN EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO                     | 110   |
| 1. Efectos de los Incrementos de Tarifas del Transporte Colectivo de Pasajeros en el nivel de ingreso del Usuario | 111   |
| 2. Como Afectan las medidas Neoliberales al Empresario de Autobuses                                               | 115   |
| 3. Eficiencia e Ineficiencia del Servicio en el Transporte Colectivo de Pasajeros del AMSS                        | 118   |
| 3.1 Determinación de la Eficiencia del Servicio en el AMSS.                                                       | 120   |

|                                                                                                      | Págs. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| C. PRUEBA DE HIPOTESIS                                                                               | 122   |
| 1. Metodología de la Investiga-<br>ción de Campo                                                     | 134   |
| 1.1 Procedimientos                                                                                   | 135   |
| 1.2 Determinación del Tamaño<br>de la Muestra                                                        | 137   |
| 1.3 Cálculo del Tamaño de la<br>Muestra                                                              | 139   |
| 1.4 Selección y Ubicación del<br>Empresario                                                          | 139   |
| CAPITULO IV: CONCLUSIONES Y POLITICA PROPUESTA                                                       | 141   |
| A. CONCLUSIONES                                                                                      | 144   |
| B. POLITICA PROPUESTA PARA LA ESTABI-<br>LIZACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO<br>DE PASAJEROS DEL AMSS. | 148   |
| 1. Objetivos                                                                                         | 148   |
| 2. Metas                                                                                             | 149   |
| 3. Estrategia                                                                                        | 151   |
| 4. Instrumentos                                                                                      | 152   |
| 5. Medidas                                                                                           | 154   |
| Anexos                                                                                               | 157   |
| Bibliografía                                                                                         | I-V   |



## INTRODUCCION

El presente estudio fue motivado por la importancia que tiene la implantación del modelo económico neoliberal en El Salvador a partir de 1989, importancia que deriva por los efectos que este ocasionará en toda la estructura económica del país, dadas las políticas que propone para la estabilización y reorientación de la economía, con el propósito de procurar un crecimiento real y sostenido.

El Servicio de transporte colectivo de pasajeros por autobuses es un elemento de apoyo a la economía nacional ya que por su medio se realiza el mayor volumen de desplazamiento de personas de y hacia los centros de trabajo, estudio, etc.; los efectos del modelo económico neoliberal sobre dicho servicio son notorios y es por eso que mediante la investigación sobre este tema se pretende:

Identificar las causas que generan problemas en el servicio de Transporte Colectivo urbano por la aplicación del modelo neoliberal implantado por el actual gobierno.

Investigar si la aplicación del modelo neoliberal y los principios en que se sustentan, están produciendo los resultados esperados y deseados en el Transporte Colectivo Urbano.

De manera específica el estudio pretende:

- Determinar el impacto que sufre la población demandante de este servicio, por efectos de la aplicación del actual modelo económico.
- Investigar la capacidad del nivel de ingreso y la utilidad real que poseen los empresarios individuales y cooperados del Transporte Colectivo Urbano del Área Metropolitana de San Salvador, por la operación de sus unidades, bajo las condiciones del modelo económico actual.
- Investigar si la implantación del modelo económico neoliberal frena el desarrollo del Transporte Colectivo Urbano del Área Metropolitana de San Salvador.

En otro aspecto que a lo largo del estudio se pretende verificar los efectos del modelo en el Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros, principalmente los que el usuario de este servicio perciben, así tenemos que las hipótesis sustentadas son:

- La eficiencia del servicio en el Transporte Colectivo Urbano del Área Metropolitana de San Salvador ha ido en decremento debido a los altos costos de mantenimiento de las unidades por la liberación de precios.

- La adquisición de insumos y tecnología importada para el servicio del Transporte Colectivo Urbano del Area Metropolitana de San Salvador es una limitante para su desarrollo.
- El manejo del precio del pasaje por parte del gobierno de manera politizada, frena el desarrollo del Transporte Colectivo Urbano del Area Metropolitana de San Salvador.

El estudio basa su método de investigación en el uso de encuestas ( investigación de campo ) dirigidos a los empresarios de autobuses y frecuentemente se abordó mediante entrevistas directas a autoridades conocedoras del campo.

La investigación bibliográfica o de gabinete sirvió de refuerzo para sustentar la investigación de campo, ya que mediante el análisis de los documentos adecuados se amplía el criterio para su mejor comprensión, análisis de los resultados obtenidos por la encuesta.

Las limitaciones están enmarcadas por el grado de fidelidad con que los entrevistados durante la encuesta hayan proporcionado los datos requeridos, lo cual da origen a un margen de error, el cual se determinó en un 5%, mediante comparaciones de los resultados de la encuesta con estimaciones propias.

El contenido del trabajo de graduación se encuentra dividido en cuatro capítulos, en los que se desarrollan los elementos principales que lo conforman, así:

En el capítulo I se hace un desglose de la base teórica ( Principios, Características y Leyes ) en que se fundamenta el liberalismo económico y también como el Neoliberalismo - retoma esos fundamentos para justificar su aplicación en la actualidad. Para el caso de nuestro país el modelo económico impulsado por el actual gobierno mediante el plan de desarrollo económico y social 1989 - 1994 en donde se plasman los objetivos, metas y medidas tendientes a una estabilización y reorientación económica que involucra una reestructuración económica y social la cual afecta todos los sectores del país, pero en este caso se confronta únicamente con el subsector - transporte colectivo de pasajeros del Area Metropolitana de San Salvador.

El Capítulo II se refiere al diagnóstico de la situación actual del servicio de transporte de pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador, iniciándolo con sus antecedentes históricos, para luego pasar a su estructura y funcionamiento actual tanto público como privada; Políticas de estabilidad económica y social ( subsidios ); mercado del servicio de Transporte y estructura de costos.

El Capítulo III se trata los efectos percibidos por el Sistema de Transporte Colectivo de Pasajeros, así como por los usuarios de este servicio por la implantación del modelo económico neoliberal a partir de 1989 por la aplicación de las políticas de Liberación de Precios y Tarifas. Política de tipo cambio, política de tasa de interés etc., finalizando con la comprobación de la Hipótesis y la Metodología utilizada para la determinación del tamaño de la muestra.

El Capítulo IV se plantean las conclusiones a que se llegaron; destacando aquellas que presentan problemas relevantes para el subsector de Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros. También en este capítulo se propone una política de estabilización dirigida u orientada hacia el subsector transporte colectivo de pasajeros por autobuses en el Área Metropolitana de San Salvador.



## CAPITULO I: MARCO TEORICO CONCEPTUAL

### A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL LIBERALISMO ECONOMICO.

#### \*1. Liberalismo Económico.

Es la corriente económica que se sustenta en la doctrina del derecho natural. Es decir, si se deja que las cosas sigan el orden natural se logrará un orden armónico, ajeno a la intervención del Estado.\*

Adam Smith fue quien más abogó por la no intervención del Estado en las actividades económicas. Fue dentro de la doctrina clásica donde se estableció el sistema del Liberalismo económico, el cual se ha convertido en una orientación del pensamiento y de la vida de la Sociedad moderna. <sup>1/</sup>

Se considera que el orden natural en sí mismo no existe ya que en todo caso si existiera un orden, este sería el orden cultural, además hay que considerar que la influencia del estado debe estar orientada a una mejor distribución del producto generado en cada país.

---

<sup>1/</sup> ZORRILLA ARENA, SANTIAGO, SILVESTRE MENDEZ JOSE.

Diccionario de Economía, 6a. Edición, Ediciones OCEANO.  
México, D.F. 1987, página 103.

El liberalismo económico se sustenta en: Principios, Ca racterísticas y Leyes que en su conjunto fundamentan esta - teoría.

### 1.1. Principios.

Como su nombre lo indica representan reglas, normas, - preceptos que implican una concepción del pensamiento econó- mico, donde el liberalismo económico puntualiza en los si--- guientes principios:

#### a) Libertad Individual.

" Son la mayor cantidad de opciones personales y liber- tades individuales posibles sin que resulten en grandes re- ducciones de libertades de otros. La acción voluntaria es un concepto importante de justicia y equidad, porque otorgados los derechos al individuo estará en condiciones de elegir li bremente, entre alternativas que prefiera y que le lleven di rectamente al logro de su propio bienestar". 2/

---

2/ HOSICK, ROBERT. Anarquía, Estado, Utopía. Libro Básico  
New York 1974, página 125.

b) Libre Competencia.

" Cada quien debe ser realmente libre para establecer - la empresa o empresas que quiera y para organizarla como le plazca y además la libre competencia presupone una lucha pacífica y leal entre competidores". <sup>3/</sup>

c) Derecho absoluto de la propiedad privada.

" Derecho absoluto e ilimitado según los liberales, no está grabado por ninguna función social de la propiedad ni por ningún límite impuesto por el Estado. Al contrario, el papel principal del Estado consistiría en velar cuidadosamente para que nadie atente contra este derecho sagrado que se considera, siguiendo a los fisiócratas como la piedra angular del orden social. De la proposición: este bien es de mi propiedad, los liberales consideran lógica la consecuencia de que: con este bien puedo hacer lo que quiera ". <sup>4/</sup>

1.2 Características.

Siendo el liberalismo económico un modelo teórico para el funcionamiento de la economía, presenta características - que rigen su funcionamiento.

---

<sup>3/</sup> SCHEIFLER AMEZAGA, XAVIER. Historia del Pensamiento Económico, Tercera Edición. Editorial F. Trillas, S.A. México 1968, página 199.

<sup>4/</sup> SCHEIFLER AMEZAGA. Op. Cit.

a) Economía de mercado. Tuvo su origen cuando la economía patriarcal dejó de ser autosuficiente ( Producción para sí misma ).

En la economía artesanal de la edad media los talleres producían sobre pedidos hechos de antemano. Con la aparición de grandes ferias en los diversos países, el mercado fue cobrando mayor importancia; durante los tres siglos de mercantilismo el mercado constituyó el factor primordial de la economía local, regional y nacional a una internacional.

Es con la Revolución Industrial en que la ampliación e importancia de los mercados fueron decisivos para la nueva economía capitalista.

Conceptualizando: " Economía de mercado es una economía en la que los recursos se dejan a ser distribuidos por la operación de la oferta y la demanda ". <sup>5/</sup>

b) Economía de separación entre capital y trabajo. Esta característica no es exclusiva del Liberalismo Económico, -

---

<sup>5/</sup> BREND, SALVADOR OSVALDO. Diccionario de las Ciencias Económicas y Administrativas. Impresora Salvadoreña, El Salvador 1978. Página 116.

pero es necesario para su comprensión. Ya que desde la edad antigua la propiedad y el trabajo estaban separados sobre todo entre amo y esclavo.

Así mismo en la edad media aparecen los productores directos; es decir, los maestros que siendo propietarios de sus instrumentos de producción son al mismo tiempo trabajadores, con la difusión del maquinismo en la revolución industrial se hace necesario un mayor requerimiento de capitales a medida que avanza el proceso de industrialización. En un principio el propietario del capital es al mismo tiempo el empresario que ya no trabaja en la producción pero si en la dirección del negocio. Originando con ello la separación entre Capital y Trabajo, condicionando de esta manera a la clase trabajadora a que solo pueda vender su fuerza de trabajo como única alternativa para vivir.

c) Economía en que las relaciones entre capital y trabajo son relaciones de cambio. Es el rasgo que caracteriza a la economía capitalista. Según Scheifler Amézaga, citando a Adam Smith, expone que: "es una sociedad de comerciantes, en la que todos sus componentes actúan desde el punto de vista económico, como compradores y vendedores". <sup>6/</sup>

Además de ser sociedad de hombre libres, es de comerciantes en que la propiedad y el trabajo están separados.

---

<sup>6/</sup> SCHEIFLER AMEZAGA. Op. Cit., página 356.

Por tanto, se dice que existe una clase social desposeída de bienes de producción y otra, propietaria de estos bienes. Esta última es la que compra la fuerza de trabajo para ponerla a producir. En conclusión el capital y trabajo son relaciones de cambio, en donde el propietario de los medios de producción compra fuerza de trabajo a cambio de salario a fin de obtener producción, para llevarla al mercado de cambio.

### 1.3 Leyes.

Según los clásicos el liberalismo económico está sujeto a leyes económicas inexorables y cuyo curso es igual a las que rigen la naturaleza. Citando a John Stuart Mill quien es el que logra dar la máxima precisión a las principales leyes de la escuela clásica; las que de acuerdo al pensamiento clásico <sup>7/</sup>, son las siguientes:

" a) Ley del Interés Personal. Cada individuo busca - siempre el bien y huye del mal. Buscar el propio bien no implica procurar el mal del prójimo, ni excluye la simpatía".

---

<sup>7/</sup> MILL, JOHN STUART. Principios de Economía Política con algunas de sus aplicaciones a la filosofía social ( Traducción de T. Ortiz ), México, F.C.E., 1951 página 750.

" b) Ley de la libre Competencia. Cada individuo es el mejor juez de sus propios intereses y por consiguiente todo lo que limita la competencia, es un mal y todo lo que le favorece es un bien."

" c) Ley de la Población. La población estacionaria es el ideal al que se debe llegar y la única solución para el mejoramiento de la clase obrera radica en la limitación de la natalidad."

" d) Ley de la Oferta y Demanda. El precio varía en razón directa de la demanda e inversa a la oferta."

" e) Ley de los Salarios. Los salarios dependen del número de trabajadores y del capital circulante que se emplea en la compra directa de trabajo."

" f) Ley de la Renta. El precio de la renta, en régimen de competencia perfecta, viene determinado por el costo de producción más ventajoso, siempre y cuando la producción de ese artículo sea necesario para satisfacer la demanda. Todos los productos que tienen costos de producción más bajos, disfrutan de una renta." —

" g) Ley del Comercio Internacional. Las mercancías se cambiarán en la proporción que verifique el equilibrio de -

los cambios entre dos países, de suerte que el total de las importaciones sea igual al de las exportaciones, se trata - de un equilibrio de período largo."

En síntesis a lo expresado anteriormente en cuanto a la teoría del Liberalismo económico, sustentada por diversos autores, como Adam Smith, David Ricardo, John Stuart Mill y - otros contemporáneos a ellos, las posiciones de cada uno en general siempre confluyen hacia un mismo cuerpo que repre--sentan sus diversas teorías, enmarcadas dentro de lo que llamamos el pensamiento clásico; de donde emanan los principios, características y leyes que son parte del fundamento en que se basa el liberalismo económico, el cual en síntesis expresa que es la libertad individual, de empresa y el libre accionar de sus leyes, lo que de manera espontánea consigue - el equilibrio de la economía. En cuanto a las condiciones - que deben existir para el funcionamiento del liberalismo - económico, debe entenderse que tanto leyes como teorías llegan en determinado momento a ser similares, ya que para unos autores, las teorías son un cuerpo doctrinario; para otros, representan leyes que tienen el carácter de ser inexorables en su funcionamiento tal como puede suceder en la naturaleza.

## B. FUNDAMENTOS DEL MODELO NEOLIBERAL.

Todo Modelo tiene sus principios, supuestos, condiciones, etc., que sirven de base para defender sus teorías; por lo que en este apartado se hará una breve conceptualización de los fundamentos de esta teoría. Tomando en cuenta que el Neoliberalismo Económico se fundamenta en los principios - del liberalismo económico, de Libertad individual y de libre competencia, pero además propone los principios siguientes:

### 1. Principios del Modelo Económico Neoliberal. 8/

Neoliberalismo es una escuela de Pensamiento económico que se fundamentó en el liberalismo económico, surgido de la corriente clásica y su diferencia es que el neoliberalismo sustenta que es mediante actividades predeterminadas representadas en su propio capital en el orden económico, como - se puede alcanzar el equilibrio y no por un orden natural - como lo propone el liberalismo económico.

Los neoliberales, son portadores de la libertad de contratación, de aumentar los niveles de producción, de reducir el sector público y liberalizar los precios. Y los prin

---

8/ FUSADES, Boletín Económico y Social, No. 41. Enero-Febrero. 1989, San Salvador, páginas 4-5.



pios en que se basa este orden económico son los siguientes:

" 1.1 La descentralización en la Toma de Decisiones.

El funcionamiento libre de los mercados a través del funcionamiento de los precios, produce la atomización de las decisiones económicas, transformando al hombre en un ser esencialmente económico. Así también, se respeta el principio de libertad económica y el derecho de los individuos de actuar responsablemente frente a sus decisiones.

" 1.2 Los precios son las señales básicas de la Economía.

Los precios en los mercados son los resultados de la interacción de los consumidores, al establecer, de acuerdo a sus particulares escalas de valores, cuáles son los productos que ellos desean más y por los cuales ellos están dispuestos a pagar el precio que el productor pide o si éste debe ser inferior o superior. Del correcto funcionamiento del sistema de precios y, por ende, de la falta de distorsiones en el mismo; depende el que se asigne los recursos hacia aquellas actividades que la Sociedad considera más importantes y que son más rentables.

" 1.3 La Competencia garantiza la eficiencia del Mercado.

La competencia garantiza que los Mercados reflejen, en los precios de los productos, las preferencias de los consumidores. Bajo este sistema es indispensable que no haya monopolios, oligopolios o carteles que puedan ejercer un control sobre la oferta de los productos afectando artificialmente los precios, ya que de esta manera los recursos de la sociedad estarían siendo desperdiciados.

" 1.4 El sistema del Mercado es Moralmente Etico.

El Sistema de Mercado ha sido criticado por basarse en la persecución de objetivos individuales egoístas; sin embargo, de respetarse los principios anteriores, la persecución de utilidades individuales es la que conlleva a maximizar el bienestar social al satisfacerse las necesidades de los consumidores haciendo del Sistema, un Sistema moralmente ético.

" 1.5 Labor Complementaria del Estado.

El Estado tiene un papel esencial que cumplir en este Sistema. Debe suplir al mercado en ciertas áreas como la provisión de bienes públicos, debe velar permanentemente por el funcionamiento de una sana competencia, evitando los compor

tamientos desleales por parte de algún agente económico. Debe asegurarse que se cumplan a cabalidad los principios de competencia sobre los cuales se base el Sistema; es también responsabilidad del Estado garantizar que todos los habitantes puedan integrarse a los mercados para lo cual se requiere - que todos puedan acceder a los servicios básicos; la reducción de la extrema pobreza es entonces una de sus responsabilidades".

#### 1.6 La Eficiencia.

Se basa en que se asigna a cada quien según su capacidad y trabajo, su base fundamental se encuentra o se puede aclarar en que: Todo lo que se quiere distribuir por razones sociales debe ser producido antes, y para que este principio sea efectivo son necesarias las siguientes condiciones:

- Que exista una competencia absoluta.
- Que los trabajadores sean bien remunerados y tratados humanamente.

#### 1.7 La Equidad.

" Significa que todos los miembros de la Sociedad tengan adecuado acceso a los avances del progreso y no una igualdad de resultados imposibles de lograr, todas las diferencias

naturales y muchas otras que existan entre los seres humanos". 9/

## 2. Principio Básico.

### 2.1 El Sistema y su Equilibrio General.

El sistema económico dejado a su juego libre y espontáneo en un régimen de absoluta competencia, tiende a una posición de equilibrio general, donde la remuneración de cada factor productivo está determinado por el producto marginal respectivo y el precio de los bienes por su utilidad marginal.

## 3. Supuestos. 10/

" Los supuestos en los que se basa el Modelo Neoliberal son los siguientes:

### a) Reducción del Gasto Público.

El estado percibe una cantidad de ingresos que van -

---

9/ FUSADES. Op. Cit.

10/ SALOMON KALMONOWITZ. El desarrollo Tardío del Capitalismo. Un enfoque crítico de la Teoría de la Dependencia. Colombia. Ed. Siglo XXI 1986. Página 245.

destinados al cumplimiento de sus funciones, el Gasto Público se divide en gasto corriente y gasto de inversión y su monto depende de los ingresos totales que obtenga el estado, así como de las funciones que realiza, es por ello que el gobierno actual pretende reducir el gasto público mediante programas de austeridad, reduciendo los presupuestos anuales jerarquizando en orden de prioridades los gastos de inversión social.

b) Liberar la Tasa de Cambio.

Se entiende por tasa de cambio: el precio de la moneda Nacional en términos de otra moneda extranjera, es decir, la cantidad de dinero en moneda nacional que se tiene que dar a cambio de una divisa. Por lo que el liberar la tasa de Cambio significa que se pretende alcanzar los objetivos siguientes:

- Incrementar las Exportaciones.
- Reducir el Déficit Externo.
- Mejorar la asignación de divisas para la importación.
- Aumentar las reservas internacionales netas.

c) Liberar la Tasa de Interés.

Es la relación que existe entre el capital de préstamo

y la cantidad de ingreso excedente que le proporcione a su propietario, y que al liberarlos implica que tanto las tasas de intereses pasivos como las tasas de intereses activos se incrementarían porcentualmente a fin de que a través de las nuevas tasas se obtendría los siguientes objetivos:

- Incrementar el ahorro nacional
- Mejorar los recursos financieros
- lograr una tasa de interés real.

d) Liberar los precios, de manera de que por sí solos logren el punto de equilibrio para la economía y la reactivación de la misma". Con el fin de: Reducir la inflación, Es estimular la producción y productividad vía mayor competitividad.

## C. APLICACION DEL MODELO NEOLIBERAL EN EL SALVADOR.

### 1. Generalidades.

El origen del Neoliberalismo en El Salvador, se ha iniciado a través de la expresión política de las fuerzas sociales de derecha, el cual es resultado de la necesidad de un instrumento político que responda ante la afectación de sus intereses económicos y políticos coadyuvado por la influencia de los Estados Unidos sobre los países dependien-

tes, es así como este sector expresa sus intereses y aglutina a los grandes terratenientes y a la gran Empresa Financiera e Industrial, de ahí que se basan en una concepción teórica-económica de Neoliberalismo, que eleva a la propiedad privada y a la Libre Empresa como Fundamentos de la Paz, la Justicia y el desarrollo económico, y aunado a lo anterior, el Estado debe desaparecer como agente económico, pasando a un mayor liberalismo económico. El libre Mercado, la libre empresa y el libre comercio internacional, junto con una política monetaria restrictiva y no discrecional, - que son los pre-requisitos para el óptimo funcionamiento - del Sistema Capitalista; las funciones del Estado serían la defensa de la Nación, vigilar que operen libremente las leyes del Mercado, debe reducir su gasto, eliminar las regulaciones y los controles de precios, y mantener la oferta monetaria en niveles que no generen inflación.

El Modelo Neoliberal aplicado a El Salvador se proyecta en base a un Programa de Ajuste Estructural y de Liberación de la Economía; el cual se explica así: Ajuste Estructural; pretende enfrentar los desequilibrios macroeconómicos a través de mecanismos financieros y no reales, es decir, a través de medidas que inciden sobre un ajuste financiero de los déficits.

El ajuste estructural busca la estabilidad económica,

dejando que las leyes del mercado conduzcan al desarrollo económico y social, pues supone que la eficiencia y competitividad originarán que haya una óptima asignación de recursos así como satisfacción de las necesidades sociales.

La Liberalización busca dejar que las fuerzas del mercado: Oferta y demanda, fijen los precios de los bienes y servicios, el precio de la mano de obra ( salarios ), el precio del dinero y de las divisas. Es decir, la libre competencia determina y regula el funcionamiento de la economía; por lo tanto se esperaría que estas fuerzas del mercado lograrían determinar precios adecuados a productores y consumidores; así como salarios, tasas de interés, tipo de cambio, tarifas, etc., que serían adecuados a todos los interesados, pero en este caso sólo se modifican los precios de productos, tarifas, tipo de cambio y tasas de interés y el salario se reduce en términos reales.

## 2. Objetivos, Postulados, Estrategias y Políticas - del Plan de Desarrollo Económico y Social 1989-1994.

### 2.1 Objetivos Globales. 11/

---

11/ MINISTERIO DE PLANIFICACION Y COORDINACION DEL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL. Plan de Desarrollo Económico y Social, 1989-1994. Página 15.

- a) Rescatar al país de la crisis.
- b) Iniciar el proceso de desarrollo integral y Sostenido para mejorar el nivel y calidad de vida de to dos los Salvadoreños.

## 2.2 Postulados Económicos.

" En base a los principios de una economía social de mercado el plan económico y social está sustentado en cuatro postulados básicos:

" 1. La propiedad privada es condición necesaria para la eficiencia de la producción.

La propiedad privada es la que más se ajusta a la naturaleza humana, ya que le da los incentivos a la persona pa ra producir. Garantiza que obtendrá el beneficio del esfuer zo empleado en la producción, que toda inversión presente - dará un beneficio futuro al inversionista y asegura al pro pietario, que sus hijos podrán disfrutar el fruto de su tra bajo. La propiedad privada es un derecho inalienable del - ser humano, que estimula el uso eficiente de los recursos y del desarrollo económico y social de una nación.

" 2. El mercado libre asegura la mejor asignación de recursos.

El mercado es la interacción de los miembros de la so ci dad. El mercado es una " democracia económica " en ac-- ci ón. Toda persona, es un consumidor y por lo tanto, requiere de ciertos productos que necesita o desea. Hay un grupo de personas que son los productores y éstos llenan las necce s i d a d e la población. Por esa razón se denomina a este - sistema, la " soberanía del consumidor ". El libre funcio- na m i e n t o del mercado asegura que los precios que resulten - de esta interacción sean los de equilibrio. Bajo esta condici ón, todos los que quieran comprar el producto lo obten -- dr án y todos los que quieran venderlo, también lo lograrán. No debe haber intervenciones direccionales del Estado, en - la asignación de recursos.

" 3. La competencia garantiza el funcionamiento del mercado.

Para poder asegurar que el consumidor sea el soberano y que el productor no tome ventaja del mismo, se necesita que el Estado no intervenga, limitando o entorpeciendo la - libre competencia. Si hay libre competencia, las empresas - que prevalezcan en el mercado serán las más eficientes y - el consumidor será beneficiado porque podrá adquirir los -- productos que desee, a un precio más bajo y con una calidad que maximiza su beneficio. La competencia garantiza que no haya monopolios, ni oligopolios artificiales. En caso que -

el mercado a causa de imperfecciones que éste no puede superar, crea situaciones monopólicas, implica que el Estado deberá normar para evitarlos, en beneficio de los consumidores.

" 4. El Estado tiene un papel subsidiario.

El rol del Estado debe ser de normador y garante para que el mercado funcione libremente y exento de abusos y manipulaciones. El Estado debe actuar como árbitro en todas aquellas circunstancias que son indispensables para el libre funcionamiento del mismo. El Estado no debe producir, comercializar, fijar precios, ni intervenir en todas aquellas actividades que sólo le corresponden a la Sociedad". 12/

### 2.3 Estrategia Global.

El objetivo primordial de la estrategia global es: -- La aplicación de una Economía Social de Mercado, basado en la libertad individual, la propiedad privada y la competencia, que utiliza el mercado para asignar eficientemente los recursos del país. Este sistema es coordinado por un Gobierno

---

12/ MINISTERIO DE PLANIFICACION. Op. Cit. Página 9.

no que promueve la solidaridad social, para contribuir a la superación de los sectores más necesitados". 13/

" 2.4 Políticas de Desarrollo Económico. 14/

2.4.1 Objetivos a largo plazo.

- a) Lograr una economía fuerte y competitiva; con crecimiento alto y sostenido.
- b) Eliminar la dependencia de la ayuda externa.

2.4.2 Estrategia Específica.

- a) Desregulación del mercado.
- b) Privatización de la Economía.
- c) Apertura del mercado.
- d) Disciplina monetaria y Fiscal.

---

13/ La forma en que se ha expuesto la estrategia global es de manera comprimida a la presentada en la página 14, del Plan Económico y Social 1989 - 1994.

14/ MINISTERIO DE PLANIFICACION. Programa Económico y Social. hacia el rescate nacional. 1989 - 1994, página 11.

## 2.5 Políticas de sustentación del Plan de Desarrollo Económico y Social.

### 2.5.1 Políticas de plazo inmediato.

Estas políticas buscan limitar en el corto plazo, la profundización de los crecientes desequilibrios y establecer la relaciones de precios relativos, creando condiciones para iniciar un proceso de reactivación, tenemos las siguientes políticas:

- a) Políticas de Precios.
- b) Política Fiscal.
- c) Política monetaria y crediticia.
- d) Políticas del sistema financiero.

### 2.5.2 Políticas de mediano plazo: para la reorientación económica.

El macro objetivo sectorial del plan de desarrollo económico, es el establecimiento de un sistema de economía social de mercado en el mediano plazo, a fin de lograr una economía eficiente y diversificada, donde se estimule la sana competencia y la propiedad privada sea respetada.

- a) Política de reducción de la dependencia externa.
- b) Políticas financieras, de estabilización y -reorientación económica.
- c) Reformas institucionales y legales para la reorientación económica.

## 2.6 Políticas de Desarrollo Social.

### 2.6.1 Objetivos de largo plazo.

- a) Erradicación de la extrema pobreza.
- b) Desarrollo integral del ser humano, para propiciar la igualdad de oportunidades.

### 2.6.2 Estrategia Específica.

- a) Redefinir el papel del gobierno.
- b) Focalizar y priorizar el gasto social hacia los más necesitados en forma progresiva.
- c) Descentralizar la administración de los programas sociales.
- d) Fomentar la participación directa de las comunidades.
- e) Transparencia y eficiencia en el gasto social. "

D. PROYECCION DEL PROGRAMA ECONOMICO Y SOCIAL HACIA EL  
SUB-SECTOR TRANSPORTE.

El programa económico en lo que a proyección se refiere contiene: Objetivos, Metas y Medidas que involucran el sub-sector Transporte de manera global, pues hace referencia al transporte en tres categorías: Terrestre, marítimo y aéreo. Por lo cual se expondrán íntegramente, pero para efectos del trabajo se hará énfasis en el Transporte Colectivo de Pasajeros, considerándolo importante para la movilización de un gran sector de la población, y que se define de la manera siguiente: Es aquel sub-sector que se dedica única y exclusivamente a la movilización terrestre de pasajeros por autobuses.

" 1. Objetivos, Metas y Medidas. 15/

1.1 Objetivos.

1.1.1 Reactivar el servicio de transporte de pasajeros en beneficio del usuario, mediante el fomento de la eficiencia y la competitividad entre las empresas que lo proporcionan.

---

15/ PROGRAMA ECONOMICO Y SOCIAL. 1989 - 1994, Op. Cit.,  
Página No.6.

1.1.2 Posibilitar la mejora permanente de los servicios de transporte de carga.

## 2.1 Metas.

2.1.1 Establecimiento de un sistema de transporte colectivo de pasajeros que permita varias alternativas de calidad, servicio y tarifas.

2.1.2 Adecuar la legislación y fomentar la modernización del transporte de carga en general, para que aumente el tipo de servicio y la calidad de los mismos.

2.1.3 Operar eficientemente los servicios portuarios para evitar retrasos y aumentos innecesarios de los costos.

## 3.1. Medidas.

3.1.1 Promulgación de una ley de transporte elaborada con la participación de los prestatarios de los servicios, así como el reglamento que regule las funciones administrativas de la Dirección General de Transporte Terrestre.

3.1.2 Revisión de la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito.

3.1.3 Aumentar las alternativas del tipo de transporte de pasajeros medidos en términos de calidad, seguridad y número de unidades, que prestan el servicio a tarifas diferenciadas.

3.1.4 Establecer criterios técnicos, generales y de supervisión para la asignación de permisos de líneas y rutas basadas en licitaciones públicas.

3.1.5 Mejorar la infraestructura vial del país.

3.1.6 Modernizar la legislación sobre operaciones marítimas, permitiendo abanderar barcos con mayor facilidad para atraer el interés de entidades navieras internacionales.

3.1.7 Preparar y dar mantenimiento a instalaciones portuarias.

3.1.8 Evaluar la posibilidad de otorgar concesiones a la empresa privada para operar eficientemente los servicios portuarios.

La política general que sustenta el Programa Económico y Social, se basa en una estrategia global que propone la

adopción de un sistema económico y social que garantiza la libertad individual, la propiedad privada y la competencia; y que utiliza los recursos del país en beneficio de toda la población. 16/"

---

16/ PROGRAMA ECONOMICO Y SOCIAL. 1989 -1994, Op. Cit.

Página No.10.

## CAPITULO II: DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL AMSS.

### A: RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO.

Considerando El Salvador un país agroexportador y debido al auge que tuvo el modelo que sustentaba la actividad económica principal, que era la producción de bienes agrícolas tradicionales destinados a proveer los mercados externos; el Estado, influenciado por presiones de los productores agrícolas, así como por los demandantes extranjeros de estos bienes, creó la infraestructura vial idónea para el acopio y desplazamiento de la producción hacia los puntos de embarque, lo cual dio como efecto inmediato la creación del transporte por vía férrea durante la administración del Presidente Hernández. <sup>1/</sup>

El apareamiento de unidades de Transporte Colectivo de Pasajeros fue a partir de 1927, que operaban con licencias concedidas por las Alcaldías, la demanda de este servi

---

<sup>1/</sup> TORRES RIVAS, EDELBERTO. Interpretación del Desarrollo Social Centroamericano. Editorial Universitaria Centroamericana, EDUCA, Séptima Edición, 1981, página 66.

cio era reducida en relación a la población que habitaba en las ciudades; pero debido al crecimiento poblacional el tamaño de la demanda se incrementa conyuvando al crecimiento de este sub-sector, tanto en el Area Urbana como Interdepartamental.

En enero de 1951 se crea la primera Institución organizada para controlar el servicio de transporte de ese entonces, la cual se denominó Dirección General de Comercio, Industria y Minería, dependiente del Ministerio de Economía.

La mencionada institución paso a formar parte del Ministerio de Defensa en el ramo de Seguridad Pública a principios de 1957.

La Organización de los trabajadores del transporte público se hace por medio del Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas, creado a partir de 1960, cuya finalidad es la de organizarse en contra de la Jornada continua, mejoras salariales y la creación de un contrato colectivo. En el año de 1961, <sup>2/</sup>, se crea la Dirección General de Transporte Terrestre. ( DGTTF ).

---

<sup>2/</sup> DIARIO OFICIAL No.14, Tomo 190, 20 de Enero de 1961.

En la actualidad operan empresarios cooperados e individuales que cubren rutas ya establecidas por la Dirección General de Transporte Terrestre, que es la encargada de regular, <sup>✓</sup>controlar y fomentar los servicios de transporte en carretera.

El otorgamiento de subsidios por parte del Estado a los empresarios transportistas, se creó con la finalidad de mantener estable el precio de las tarifas. La clase de servicio que presta el transporte colectivo se denomina: Ordinaria, especial y preferencial; cuyas diferencias se detallan en las páginas 64, 65 y 66 de este capítulo; además existe el servicio de microbuses administrado por el Departamento General de Tránsito, el cual carece de todo tipo de subsidio por parte del Estado, asimismo, el especial y preferencial, pero tienen el aliciente de cobrar la tarifa de \$ 1.25, que en la práctica algunas rutas cobran un \$ 1.00.

Con la implantación del modelo económico impulsado por el actual gobierno, se establece un sistema de tarifa diferenciada, ubicadas en el rango de \$ 0.30, \$ 0.60 centavos, y que por presiones sociales, los mismos empresarios se autofijaron la tarifa de \$ 0.40 centavos. En el año de 1992, el valor del pasaje se incrementa a \$ 0.60 centavos de Lunes a viernes y a \$ 0.80 centavos por nocturnidad y fin de somana.

Por lo que se deduce que el precio del pasaje se maneja en beneficio del empresario transportista, y no en favor del usuario como debería ser, ya que el gobierno de alguna manera evade responsabilidades postergándolas a futuras administraciones.

La creación del sistema de transporte colectivo tiene como objetivo fundamental poner a disposición del usuario - un medio de transporte barato, seguro y eficiente. Identificando al usuario como aquel sector de la población de más - bajos ingresos, quien es el más afectado por los acuerdos - que se toman entre empresarios y gobierno, en la determinación de nuevas tarifas.

## B. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO.

### 1. Sistema de Organización.

La actividad económica en la prestación del servicio - de Transporte Colectivo de Pasajeros por autobús, en la actualidad se encuentra estructurada de la manera siguiente: Ministerio de Economía, de donde emanan las políticas que se detallan posteriormente en las páginas 34 a las 35, de este capítulo, dentro de ellas existen algunas tendencias a solucionar el problema que el transporte público de pasaje-

ros presenta en el país, las que serán ejecutadas por la Dirección General de Transporte Terrestre, Institución dependiente del Ministerio de Economía que tiene la relación directa con el sector empresarial, que se encuentra agremiado en la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños - ( AEAS ), de esta Asociación se deriva la Cooperativa de la Asociación de Empresarios de Autobuses ( COAEAS ) cuya función es la de abastecimiento de insumos para los empresarios y FENACETES que representa al empresario organizado en sindicato.

En cuanto al funcionamiento, es necesario conocer las normas de comportamiento en lo administrativo, operativo y financiero, incluyendo además, la legislación vigente y las Instituciones gubernamentales responsables de planificar, - dirigir y brindar asistencia técnica a las Organizaciones - Privadas que se dedican a la Prestación del Servicio.

#### 1.1 Organización Institucional Pública.

El sistema del Transporte Colectivo de Pasajeros está regido, orientado y determinado en cuanto a su funcionamiento, por un sistema organizativo público que, según acuerdo 533 de fecha 17 de julio de 1981 <sup>3/</sup> le compete al Ministerio

---

<sup>3/</sup> DIARIO OFICIAL, Tomo 272, 25 Agosto 1981, Págs. 5 y 6.

de Economía dirigir, orientar y planificar la Política Económica del Estado, quien cuenta con 14 direcciones, dentro de las cuales se destaca la Dirección General de Transporte Terrestre ( DGTT ); la que cuenta con objetivos, políticas y funciones y se ha considerado analizar aquellas que coinciden con la propuesta del actual Gobierno mediante el Programa Económico dirigido hacia el Sub-sector Transporte.

" a) Objetivos de la Dirección General de Transporte Terrestre.

i) Procurar y Garantizar la prestación eficiente del Transporte Público por carretera encausándolo hacia un desarrollo acorde a la demanda que conlleve a la Integración Económica y Social de la Nación.

ii) Fomentar la creación de nuevas rutas de transporte atendiendo las necesidades de los distintos sectores poblacionales, mediante el establecimiento de tarifas adecuadas. El objetivo que se refiere al fomento y creación de rutas, no se cumple en la práctica, por que se ha observado, que la creación y fomento de rutas surge por la iniciativa del empresario, quien al detectar una zona carente de servicio de Transporte Colectivo Urbano, determina a su libre albedrío las características necesarias de la zona a explotar tales

como vías de circulación, horarios, distancias, incluso llega a proponer tarifas. Esto implica que la Dirección General de Transporte Terrestre solamente autoriza el permiso para la nueva ruta solicitada.

iii) Velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y normativas y demás documentos que regulen el funcionamiento de la Dirección en lo referente al subsector Transporte. "

Garantizar la eficiencia en el servicio, significa que en las diferentes rutas del país debe existir la suficiente Oferta para satisfacer la Demanda del Transporte Colectivo de Pasajeros, pero al efectuar investigaciones directas, en cuanto a prestación de servicio, se ha observado que en las horas de mayor demanda que van de las 06:00-08:00 A.M. y de 17:00 - 20:00 horas es deficiente el servicio, ya que el usuario tiene que recurrir al sistema paralelo de microbuses.

En lo que se refiere a las disposiciones legales, que buscan la interrelación empresarial e institucional, éstas no se llevan a cabo ya que el Ministerio de Economía ha permitido que el sub-sector empresarial imponga disposiciones que la Dirección General de Transporte Terrestre tiene que conceder por ejemplo: El Empresario actual ha creado Jefes de Línea con los que pretende desplazar de sus funciones a

los Delegados de Transporte Terrestre.

" b) Políticas de la Dirección General de Transporte Terrestre.

i) Contar con la colaboración del sector público y empresarial en la resolución de los problemas relacionados con el servicio de transporte.

ii) Facilitar e incentivar el funcionamiento de asociaciones cooperativas de transporte público y empresas que garanticen la prestación eficiente del servicio, sin llegar con ello a la constitución de monopolios.

iii) Planificar la prestación del servicio de transporte público por carretera, coordinadamente con organismos e instituciones que atiendan otros servicios de transporte afines.

iv) Conocer con precisión la situación económica de las empresas de transporte público, para evitar futuras anomalías en la prestación del servicio y facilitar la adjudicación de nuevas concesiones. "

Las políticas anteriormente descritas están redactadas de tal forma que su contenido coincide y se relaciona direc

tamente con los objetivos y funciones que le compete a la - DGGT; sin embargo, se detecta que del contenido a la aplicación directa de estas políticas, existe una brecha en cuanto a la realidad objetiva, ya que si de solución de problemas se trata, hay que entender que el sujeto principal del sub-sector del Transporte Colectivo Urbano, es el usuario y es el que menos intervención tiene para la orientación eficaz de cualquier política, tal es el caso, la forma de manejar las diversas tarifas por parte del Gobierno.

En la actualidad el usuario no tiene la oportunidad de manifestarse, para expresar su capacidad de afrontar el incremento de la tarifa. Y como causa fundamental que origina esta situación, es el Plan Económico de Liberación de Precios; dado que su política principal propende a la privatización, esto se justifica con la concertación entre Empresario y Gobierno, aislando al usuario a una situación de simple expectador.

" c) Funciones de la Dirección General de Transporte Terrestre.

i) Establecer, Mantener, Modificar, Derogar horarios e itinerarios, para la prestación del servicio del Transporte Colectivo Urbano ( TCU ).

ii) Formulación, Ejecución de Planes, Programas, Proyectos y demás actividades relacionadas con el transporte público.

iii) Establecimiento de tarifas y Rutas para la prestación del servicio en el Transporte Colectivo de Pasajeros."<sup>4/</sup>

La elaboración de horarios, así como la eliminación y modificación, son funciones que le competen a la Dirección General de Transporte Terrestre, las que en efecto se elaboran internamente pero en la práctica sufren modificaciones contradictorias a las establecidas, ya que es el empresario en combinación con la demanda del servicio en un momento determinado, quien hace sus propios itinerarios y horarios - con fines lucrativos.

En cuanto al establecimiento de tarifas y rutas, esta función se realiza coincidiendo la demanda del usuario con la oportunidad lucrativa que visualiza el empresario, realizando la Dirección General de Transporte Terrestre únicamente la función de aprobación y legalización de la nueva ruta y su tarifa sin profundizar en un análisis socio económico de la zona y su población.

---

<sup>4/</sup> MINISTERIO DE ECONOMIA. Manual de Funciones y Procedimientos de la Dirección General de Transporte Terrestre, Comisión de Restauración. San Salvador, Febrero 1991. Pág. 13.

En la formulación, ejecución de planes, programas, etc. por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre, existe la Dependencia creada para ejercer estas funciones - ( Departamento de Planificación ), pero de acuerdo a investigación directa, se llegó a comprobar que dicha oficina efectúa labores que le son ajenas, realizando actividades de otros departamentos.

Las causas fundamentales que han originado el incumplimiento de las funciones antes mencionadas son las siguientes: La falta de un poder coercitivo total y concientizador, a fin de que la aplicación de sus normas y reglamentos sean efectivos. La sub utilización del recurso humano.

#### 1.1.1 Base Legal y de Funcionamiento de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT).

El sub-sector de Transporte Colectivo de Pasajeros está administrado por la Dirección General de Transporte Terrestre mediante el " Reglamento Transitorio de Transporte de Autobuses y Camionetas que data del 6 de marzo de 1957 y que a la fecha se encuentra vigente ". <sup>5/</sup> Este Reglamento - garantiza la eficiencia y seguridad del servicio de Transporte de pasajeros por autobús y a la vez faculta a la DGTT, -

---

<sup>5/</sup> Decreto Ejecutivo No.25 en los Ramos de Defensa y Economía, Publicados en el Diario Oficial No.45 Tomo No.174.

para que controle y regule el servicio en las circunstancias en que fue decretado.

Con el correr del tiempo, el servicio de transporte se ha incrementado, presentándose problemas que debido a la obsolescencia del Reglamento, la Dirección General de Transporte Terrestre, se ha visto obligado a tomar medidas que carecen de justificación técnica valedera, lo cual le vuelve inoperante y como consecuencia incumplidas por los empresarios.

#### 1.1.2 Instituciones relacionadas con el Transporte Colectivo de Pasajeros.

En relación al Transporte Colectivo, además de la Dirección General de Transporte Terrestre, existen instituciones que tienen una relación directa con este sistema de Transporte de Pasajeros, las cuales son:

- a) Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa ( FIGAPE ).
- b) Ministerio de Obras Públicas.
- c) Departamento General de Tránsito.
- d) Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños ( AEAS ).
- e) Alcaldías del Area Metropolitana de San Salvador.

A continuación se describe cómo las instituciones antes mencionadas juegan un papel muy importante con dicho Sub-Sector y en qué forma intervienen con el Transporte Colectivo.

- a) Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa ( FIGAPE ).

Esta institución pública tiene estrecha relación con el Sub-sector Transporte, porque fue creada con el objeto de resolver los problemas que afrontan los pequeños industriales y comerciantes en la obtención del crédito del Sistema Financiero Nacional, mediante mecanismos de otorgamiento de garantía y contra garantía.

Se creó dentro de FIGAPE un fondo especial de crédito-destinado al Transporte Colectivo de Pasajeros por Autobuses y Taxis en el país, que se denominó " Ley de Financiamiento de Transporte de Pasajeros ". El artículo 1o. de dicha ley dice lo siguiente: " La Ley tiene por objeto coadyuvar a la solución integral de los problemas y necesidades ocasionadas en el servicio de transporte público de pasajeros por autobuses y taxis en el país, por medio del financiamiento a las empresas concesionarias de dicho servicio". <sup>6/</sup>

---

<sup>6/</sup> Diario Oficial No. 231, Decreto No. 90, publicado el 12 de Diciembre de 1978.

Las actividades para las cuales FIGAPE concederá financiamiento a través del Fondo Especial, serán aquellas que - tengan por objeto: Adquisición de equipo nuevo, compra de - los inmuebles necesarios para las operaciones de la empresa, adquisición de motores y otros equipos y accesorios destinados a la reparación de unidades usadas, etc." 7/

Por lo tanto, esta institución, está orientada a la concesión de créditos blandos hacia la pequeña y mediana empresa. Y cuya función se detalla en el numeral 2, páginas 56 - 57 - 58 de este mismo capítulo.

b) Ministerio de Obras Públicas.

Se relaciona con el Sub-sector Transporte debido a que se encarga de crear la infraestructura física adecuada para el desplazamiento de las unidades de transporte, mediante - la pavimentación y mantenimiento de calles y avenidas urbanas. Asimismo, dentro del ramo de Obras Públicas se encuentran también, la Dirección General de Caminos cuyo objetivo primordial es la planificación, diseño, construcción y conservación de las carreteras del país.

---

7/ Artículo No. 7 Ley de Financiamiento de Transporte de Pasajeros.

c) Departamento General de Tránsito

Esta institución tiene por objeto velar por el estricto cumplimiento de la Ley de Circulación por Vías Públicas, la reglamentación del transporte de pasajeros y carga, lo mismo que las sanciones de orden gubernativo y económico en que incurrir los que infrinjan las disposiciones del presente reglamento, estatuir para vehículos y sus respectivos conductores, así como para los peatones todas las medidas necesarias encaminadas a garantizar la seguridad de personas e intereses normalizando el tránsito, estableciendo el orden de circulación y tomando en cuenta los peligros que dan lugar por falta de medidas adecuadas. <sup>8/</sup> También corresponde a esta Dirección la señalización, semaforización y ubicación de las paradas del transporte público de pasajeros.

d) Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños ( AEAS ).

Esta Asociación tiene como afiliados a los Propietarios Individuales de Autobuses que representan el 48.14% del total de empresarios y tiene como objetivo velar por -

---

<sup>8/</sup> Según Decreto No. 13, publicado en el Diario Oficial No. 277, del 14 de diciembre de 1946.

los intereses económicos de sus asociados. Y en la que más relación tiene con la Dirección General de Transporte Terrestre, porque de forma agremiada discuten y analizan las disposiciones orientadas hacia el Sub-sector Transporte Colectivo.

e) Alcaldías del Area Metropolitana de San Salvador  
( AMSS ).

Estas tienen como finalidad el ordenamiento vehicular y de transporte de pasajeros, a fin de mantener la fluidez de éste, mediante el otorgamiento de un permiso municipal.

Pero en la práctica los fines que persiguen las municipalidades, es la captación de fondos mediante la aplicación de impuestos por el uso de terminales de origen, que se establecen según ruta y municipalidad.

## 1.2 Organización Institucional Privada.

El sub-sector del Servicio de Transporte Público de pasajeros, era prestado por diferentes tipos de empresas, entre las cuales destacan: Empresarios Independientes, Asociaciones Cooperativas, Sociedades Anónimas y Sociedades Cooperativas, esto fue hasta antes de 1983.

El incremento de los precios de los repuestos y accesorios, de los productos derivados del petróleo, el incremento a los salarios mínimos del sector y los efectos de la - violencia fueron factores determinantes para que los márgenes de utilidad de las empresas disminuyera, lo que influye de tal manera en las empresas grandes que solamente se dedican a la recuperación de capitales, sin preocuparse por el mantenimiento y renovación de la flota de autobuses.

En la actualidad prestan este servicio únicamente los empresarios individuales y las asociaciones cooperativas.

#### 1.2.1 Asociaciones Cooperativas.

En la actualidad existen 8 Asociaciones cooperativas que representan el 3.2 % del total de empresas dedicadas al transporte de pasajeros por autobús en el Area Metropolitana de San Salvador. Estas asociaciones se organizaron en la Federación Nacional de Asociaciones Cooperativas de la Industria del Transporte de El Salvador de R.L. ( FENACITES de R.L.).

COEAS: Surgió como una división de la Asociación de - Empresarios de Autobuses Salvadoreños, cuya finalidad es la de abastecer de repuestos, lubricantes y accesorios, llantas y neumáticos a sus afiliados, pero en la actualidad operan

independientemente de la Asociación por contradicciones direccionales.

### 1.2.2 Empresarios Individuales.

Son aquellos que se identifican de acuerdo al número de unidades que poseen y por la organización a que llegan para hacer frente a sus problemas. Es en la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS) donde se encuentran organizados el mayor número de empresarios individuales -- ( 48.14 % ) del total de empresarios.

## C. POLITICAS DE ESTABILIDAD ECONOMICA Y SOCIAL PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO POR AUTOBUSES.

### 1. Sistema de Subsidios.

El empresario de buses goza de incentivos que le permiten reducir sus costos de operación, siendo éstos: El sistema de reembolso del combustible diesel y la tarjeta de descuento para la compra de repuestos.

Con la finalidad de mantener estable el precio del pasaje, se han puesto en práctica ambos incentivos, cuyo objetivo primordial es el de no afectar el nivel de ingreso de la

población demandante de este servicio. Ya que la eliminación de ambos subsidios induce a una elevación del pasaje.

A continuación se hace la Descripción, Funcionamiento y Evolución del Consumo de Diesel Subsidiado.

### 1.1 Origen y Descripción del Sistema.

Es a partir de 1974 en que se inicia el subsidio del combustible diesel otorgado al subsector transporte colectivo de pasajeros, el cual consistía en que cada empresario operaba con una cuenta bancaria en donde mensualmente se le reintegraba la diferencia, entre el valor del aceite diesel a precio de mercado y a precio subsidiado. Siendo inicialmente del 17 %, ya que el precio al público era de ¢ 1.20 y para el transportista de ¢ 1.00.

En la actualidad el subsidio es del orden del 76 %, dado que el precio al público es de ¢ 7.70 y el subsidiado de ¢ 1.87, hasta por el total de galonaje mensual autorizado - ( Ver cuadro No. 1 ). Fue hasta 1981 que se inició la utilización de tarjetas de control, las que en la actualidad son coordinadas por la Dirección General de Transporte Terrestre y distribuidas a los empresarios debidamente inscritos en el sistema y al concesionario de la estación de servicio

( gasolinera ); estas tarjetas de control contienen los datos del empresario tales como: Nombre del propietario, nombre de la empresa, número de placa, ruta y permiso de línea, la estación de servicio autorizada, la fecha, galones entregados y la firma. La distribución de estas tarjetas se realiza en los últimos cinco días hábiles de cada mes.

Con esta tarjeta el empresario se presenta a la estación de servicio seleccionada por él mismo y debidamente autorizada, en donde le entregan la cantidad de galones solicitados en ese momento. Este volumen es deducido del total mensual, al cual tienen derecho el empresario. Luego el empresario firma la tarjeta en poder del concesionario. El empresario debe cancelar \$ 1.87 por galón entregado, en el momento de la entrega del combustible en la estación de servicio.

Al final de cada mes el empresario entrega la tarjeta de control a la estación de servicio y ésta a la compañía petrolera correspondiente, quienes deberán entregarlas a la Dirección General de Transporte Terrestre, a fin de que haga los ajustes necesarios para determinar las cantidades sobrantes en cada estación, de acuerdo a la cuota asignada.

## CUADRO No. 1

VARIACIONES DE LOS PRECIOS DEL ACEITE DIESEL Y SUBSIDIO POR GALON AL TRANSPORTE POR AUTOBUSES.

PERIODO: 1974 - 1992 ( EN COLONES ).

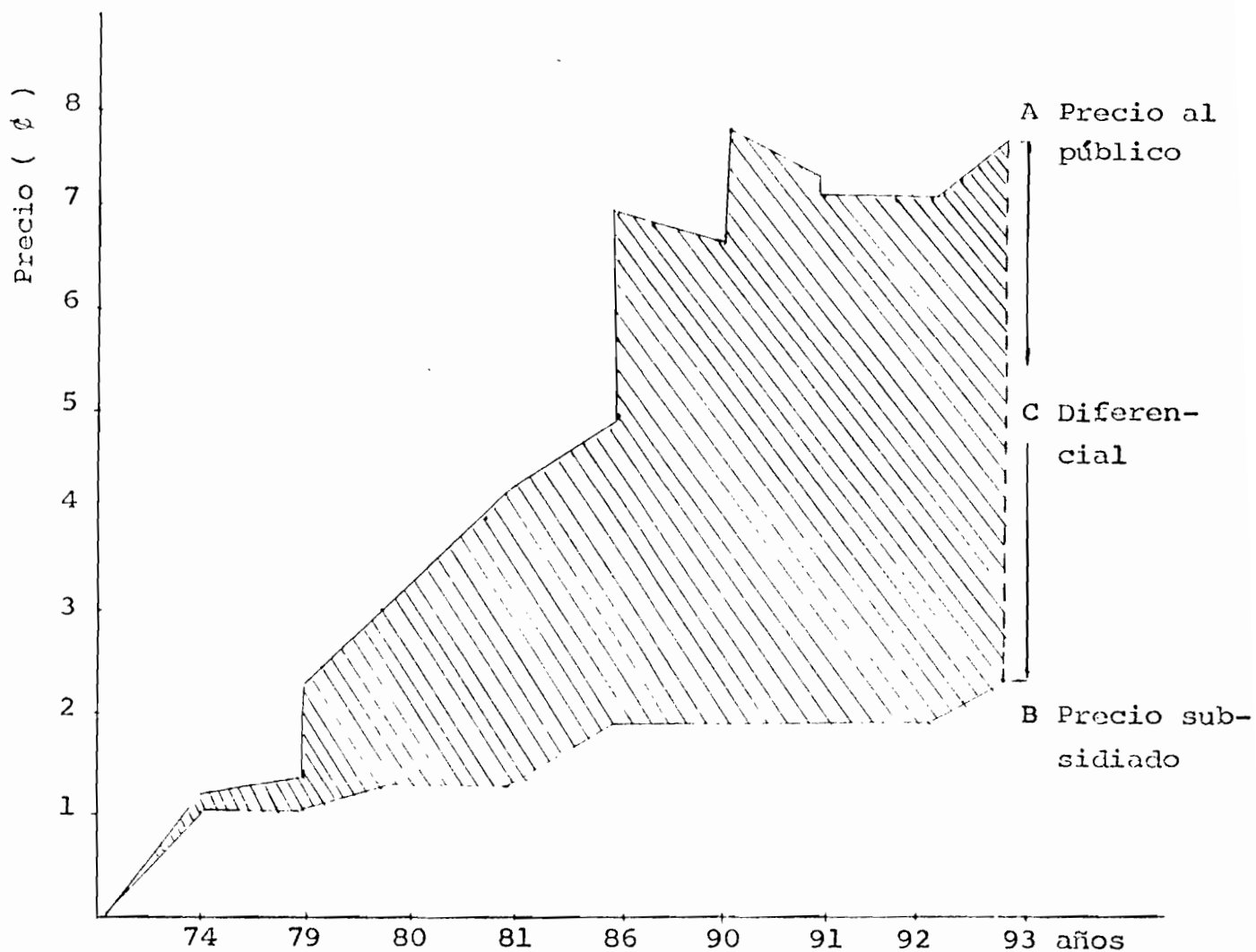
| Fecha    | Acuerdo<br>No. | Precio al<br>Público | Precio a Emp.<br>por Autobuses | Subsidio<br>por Galón | %  |
|----------|----------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------|----|
| 31-05-74 | 404            | 1.20                 | 1.00                           | 0.20                  | 17 |
| 09-02-79 | 140            | 1.38                 | 1.00                           | 0.38                  | 28 |
| 18-05-79 | 433            | 1.68                 | 1.00                           | 0.68                  | 40 |
| 03-09-79 | 747            | 2.25                 | 1.00                           | 1.25                  | 56 |
| 11-03-80 | 223            | 3.16                 | 1.30                           | 1.86                  | 59 |
| 26-03-81 | 260            | 4.25                 | 1.30                           | 2.95                  | 69 |
| 21-01-86 | 29             | 6.95                 | 1.70                           | 5.25                  | 76 |
| 19-02-86 | 88             | 5.95                 | 1.70                           | 4.25                  | 71 |
| 24-04-86 | 224            | 5.25                 | 1.70                           | 3.55                  | 68 |
| 09-02-90 | 77             | 6.60                 | 1.70                           | 4.90                  | 74 |
| 09-10-90 | 690            | 7.75                 | 1.70                           | 6.05                  | 78 |
| 30-01-91 | 56             | 7.25                 | 1.70                           | 5.55                  | 77 |
| 20-02-91 | 99             | 7.00                 | 1.70                           | 5.30                  | 76 |
| 10-04-91 | 189            | 7.00                 | 1.70                           | 5.30                  | 76 |
| 07-01-92 | 11             | 7.00                 | 1.70                           | 5.30                  | 76 |
| 01-09-92 | N.D.           | 7.70                 | 1.87                           | 5.83                  | 76 |

FUENTE: Ministerio de Economía, Dirección de Minas, Energía e Hidrocarburos.

N. D. = No Disponible.

Gráfica No. 1

Comparación de Precios entre Diesel Subsidiado y  
a Precio de Mercado, período: 1974 - 1992.



FUENTE: Dirección de Minas e Hidrocarburos.  
Ministerio de Economía.

## 1.2 Funcionamiento del Sistema.

Antes de identificar como funciona el Sistema de Subsidios es necesario, demostrar como realmente se calcula. Y - para ello se expone como ejemplo: un bus con capacidad de - 36 asientos se le asigna la cantidad de 690 galones de die- sel en el mes lo que representa 23 galones diarios; para te- ner derecho a la cuota asignada se debe haber trabajado co- mo mínimo 16 días durante un mes es decir el 50 % más 1.

De otra forma: según algunas rutas que tienen autorizados 8 viajes en el día, deben efectuar como mínimo 128 via- jes en el mes para tener derecho a la cuota completa de -- 690 galones de combustible.

Este sistema adolece de muchas deficiencias, la princiupal de ellas es la asignación de cuotas, la cual no se esta- blece con un criterio técnico; sino que se hace en base al número de asientos por autobús. Dicha asignación a la fecha establece las categorías siguientes:

CUADRO No. 2  
GALONES ASIGNADOS SEGUN CAPACIDAD

| Categorías | Capacidad<br>( asientos ) | Cuota<br>Galones por mes |
|------------|---------------------------|--------------------------|
| A          | 18 - 24                   | 300                      |
| B          | 25 - 35                   | 450                      |
| C          | 36 en adelante            | 690                      |

FUENTE: Dirección General de Transporte Terrestre, Ministerio de Economía.

Como se puede ver en el cuadro anterior, la variable utilizada no refleja el consumo o gasto real de las unidades, ya que los buses normalmente se sobrecargan y la capacidad de carga expresada por número de asientos, no representa el consumo real de combustible.

Este sistema favorece al empresario que trabaja en rutas cortas y frecuencias de viajes bajo y desfavorece al que tiene rutas largas y frecuencias de viajes altos. Ya que su consumo es mayor, dando como resultados que a unos empresarios les falta y a otros les sobra diesel. Ya que el 60.71 % del servicio colectivo consume 23 galones diarios, en cambio el 5.36 % que tiene recorridos cortos consumen

aproximadamente el 30.0 % en promedio o sea 15 galones diarios; sin embargo, existe un 33.93 % de dicho servicio que consume 60 % aproximadamente 30 galones diarios, lo cual se atribuye a rutas largas, carreteras con pendiente y no pavimentadas, y a las malas condiciones del Sistema Vehicular Colectivo, observándose así que la asignación del galonaje del diesel subsidiado debe ser orientado en base a los Kms., de recorrido y no a la capacidad de asientos ( Ver cuadro - No. 3 ). La falta de mecanismos efectivos de control provoca el uso irracional de este combustible. Los mecanismos de control existentes son aplicados por despachadores y supervisores que operan en las casetas de control, quienes son pagados por el mismo empresario.

Los vacíos y fallas técnicas que posee este sistema implica una fuga económica considerable, haciendo que el Estado incurra en mayores gastos.

## CUADRO No. 3

DIESEL CONSUMIDO POR 56 EMPRESARIOS DE AUTOBUSES  
DEL TRANSPORTE COLECTIVO DEL AREA METROPOLITANA  
DE SAN SALVADOR.

| Consumo diesel<br>(galones/dfa) | No. de Unidades<br>( Fx ) | %      | Pm.<br>1/ |
|---------------------------------|---------------------------|--------|-----------|
| de 10 a 15                      | 1                         | 1.78   | 12.5      |
| " 15 " 20                       | 2                         | 3.58   | 17.5      |
| " 20 " 25                       | 34                        | 60.71  | 22.5      |
| " 25 " 30                       | 7                         | 12.50  | 27.5      |
| " 30 " 35                       | 12                        | 21.43  | 32.5      |
| TOTAL                           | 56                        | 100.00 | 112.5     |

FUENTE: Encuesta realizada a 56 empresarios de Autobuses  
del AMSS.

1/ Pm. = Punto medio de la clase.

## 1.3 Evolución del Consumo de Diesel Subsidiado.

En primer lugar el precio del diesel subsidiado al Subsector transporte colectivo de pasajeros ha sido sujeto de 14 variaciones que no han afectado los costos de los empresarios de buses, en cuanto a consumo de diesel se refiere - ya que de acuerdo al cuadro No. 1, se ha observado que el precio subsidiado que el empresario paga a las estaciones

de servicio, se mantiene inalterable en ¢ 1.70 desde el año de 1986 y el precio al público en ese año era de ¢ 5.25 en cambio, para 1992 es de ¢ 7.70 reflejándose un incremento - de 32 % equivalente en cifras reales a ¢ 2.45.

En la gráfica No. 1 se refleja el comportamiento de - los precios del diesel; tanto al público, como el subsidiado al transporte de pasajeros por autobuses. La inestabilidad político-económico que sufría el país en el año de 1986, obligó al gobierno de esa época a efectuar 3 variaciones de alzas y bajas de los precios en el combustible diesel, en - un período de 4 meses consecutivos.

En 1988 el valor de diesel subsidiado fue de 35.6 millones de colones, el cual ha disminuido a 33.2 millones para 1992, según se puede observar en el cuadro No. 4. Así mismo, en dicho período la flota de buses autorizados se redujo de 4,977 a 4,771, esta reducción de la flota coincide con la - imposición del nuevo modelo económico neoliberal y que entre sus principios pretende la eliminación de subsidios, a través de la creación de un nuevo servicio de transporte colectivo denominado " PREFERENCIAL " que tiene una tarifa superior al servicio tradicional, pero no tiene derecho al subsidio del diesel. Según datos registrados en la Dirección - General de Transporte Terrestre, al mes de enero de 1992, -

se tienen 290 autobuses en el servicio preferencial y esto significa que en la actualidad deberían de haber menos autobuses subsidiados, lo cuál se demuestra en el capítulo - III cuadro No. 18.

CUADRO No. 4

CANTIDAD DE DIESEL SUBSIDIADO Y MONTO ANUAL DEL  
SUBSIDIO 1988 - 1992.

| Año  | Volumen real (galones) |            | Monto del Subsidio (¢) |             | Autobuses<br>autoriz, |
|------|------------------------|------------|------------------------|-------------|-----------------------|
|      | mensual                | año        | mensual                | año         |                       |
| 1988 | 2,965.219              | 35,582.628 | 10,526.527             | 126,318.324 | 4,977                 |
| 1989 | 3,494.347              | 41,932.164 | 12,404.931             | 148,859.172 | 5,156                 |
| 1990 | 3,340.290              | 40,083.480 | 11,858.029             | 142,296.350 | 4,841                 |
| 1991 | 2,957.794              | 35,493.528 | 15,676.308             | 188,115.696 | 4,787                 |
| 1992 | 2,763.303              | 33,159.636 | 14,645.505             | 175,746.060 | 4,771                 |

FUENTE: Dirección General de Transporte Terrestre.

Ministerio de Economía.

## 2. Líneas de Crédito Disponibles para el Sub-Sector Transporte Colectivo.

Las unidades del servicio de transporte colectivo de pasajeros representan un capital rodante del alto riesgo, razón por la cual los empresarios no eran sujetos de crédito por parte de ninguna entidad financiera y fue hasta 1973, cuando FIGAPE concede las primeras líneas de crédito para transportistas.

En la actualidad el financiamiento que se concede a este sub-sector, se canaliza a través del Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa FIGAPE, existiendo al respecto la Ley de Créditos para Empresarios del Transporte Colectivo de Pasajeros.

Según esta ley, son sujetos de créditos " las personas naturales o jurídicas, autorizadas para prestar el servicio de transporte colectivo de pasajeros ya sea autobuses o microbuses, a quienes se les ofrece líneas de crédito, en condiciones especiales, para la creación, ampliación o mejoramiento de empresas en los rubros de formación de capital de operación y refinanciamiento." <sup>9/</sup>

---

<sup>9/</sup> Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa, Resolución No. 388/90, hoja No. 16.

El Banco Central de Reserva cuenta con líneas especiales creadas para financiar daños causados por incendios y compras de repuestos que también se canaliza a través de FIGAPE.

Otras formas de acceso al crédito es de manera directa entre empresarios de buses y los proveedores de vehículos, - aunque las condiciones no son muy satisfactorias para los - empresarios, dadas las elevadas tasas de interés que se cobran sobre el monto adeudado durante el plazo total concedido.

#### CUADRO No. 5

ORIGEN DEL CAPITAL DE OPERACION DE 56 EMPRESARIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DEL AREA METROPOLITANA DE SAN - SALVADOR.

| Origen           | No. de Empresarios | %      |
|------------------|--------------------|--------|
| Propio           | 42                 | 75.00  |
| Financiado       | 5                  | 8.92   |
| Otro             | 1                  | 1.78   |
| N. D. <u>1</u> / | 8                  | 14.29  |
| TOTAL            | 56                 | 100.00 |

FUENTE: Encuesta realizada a 56 empresarios del Area Metropolitana de San Salvador.

1/ N. D. = No disponible.

Según el cuadro anterior se observa que el 75 % de los empresarios encuestados, hacen uso de recursos propios; se tiene un capital financiado de 8.92 %, lo que indica que - existe un bajo financiamiento otorgado por FIGAPE a través de sus líneas de crédito. Por otra parte se conoce que al momento solamente 274 empresarios han hecho uso de esta línea de crédito; ya que es de difícil acceso, por que uno de los requisitos exigidos para su concesión, es una garantía hipotecaria, equivalente al 50 % del valor del monto solicitado.

D. EL MERCADO EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS POR AUTOBUSES, PERIODO 1980 - 1992.

1. Población.

El crecimiento poblacional ha llegado a niveles elevados de tal magnitud, que para el año de 1990 se tiene una estimación de la población de 5,251.678 habitantes para todo el país y para San Salvador de 1,417.953 habitantes de los cuales corresponden al área metropolitana la cantidad de 1,256.529 habitantes, los cuales se encuentran distribuidos en todos los municipios que la conforman. 10/

Según datos obtenidos de la Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples del área metropolitana, se observa que la población económicamente activa también ha tenido un comportamiento ascendente, ya que para los años de 1986 y 1989, se tienen cifras del orden de 356,706 y 401,680 personas respectivamente, proyectando para el año de 1992 una población económicamente activa de 452,324 personas de ambos sexos que representan el 36 % de la población del Área Metropolitana de San Salvador.

---

10/ MINISTERIO DE PLANIFICACION, Indicadores Económicos y Sociales 1987 - 1989, página No. 13.

Observando los datos presentados anteriormente se puede comprender el requerimiento necesario de abastecimiento de vehículos del transporte Colectivo Urbano, para el desplazamiento de una población hacia los lugares de trabajo y estudio, así como centros de recreo, salud, etc.

### 1.1 Ingresos.

De acuerdo a los salarios mínimos decretados desde 1980 que era de ¢ 11.00 diarios hasta 1988 de ¢ 18.00 se tiene - un incremento de ¢ 7.00 en relación al salario anterior, que representa el 63.6 % de incremento nominal. Para el año de 1992 el salario mínimo ha sido fijado por Decreto No. 29 en ¢ 23.50 diarios, con algunas proposiciones del sector gubernamental de incorporarle ¢ 3.50 adicionales al ya existente fijándolo en ¢ 27.00; en la actualidad el salario mínimo ha sido fijado según los Decretos Ejecutivos números 25, 26 y 27 los tres de fecha 26 de febrero de 1993. 11/

Para los trabajadores de la industria, el comercio y - los servicios en toda la república en ¢ 31.00 diarios lo - que significa que se ha dado un incremento de 72.2 % de salario nominal en relación a 1988.

---

11/ DIARIO OFICIAL No. 45, Tomo 318, 5 de marzo de 1993.

El nivel de ingreso de la población no se limita exclusivamente al salario mínimo, ya que éste representa el piso del salario; a partir del cual los niveles salariales varían de acuerdo a la especialización de la mano de obra o nivel académico alcanzado por las personas empleadas. Y cuyos ingresos pueden facilitarles la compra de un medio de Transporte propio o hacer uso de un medio de Transporte alternativo al Colectivo de pasajeros por autobuses.

CUADRO No. 6  
 OCUPADOS POR TRAMO DE REMUNERACION MENSUAL DEL EMPLEO PRINCIPAL SEGUN  
 CATEGORIA OCUPACIONAL AÑO 1989. DEL AMSS.

| Categoría<br>Ocupacional | Total   | Tramo de Remuneración Mensual |           |           |           |           |           |            |
|--------------------------|---------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
|                          |         | 0000                          | 0001-0199 | 0200-0399 | 0400-0599 | 0600-0999 | 1000-1999 | 2000 y más |
| Total                    | 367,168 | 10,792                        | 27,152    | 53,304    | 62,040    | 115,744   | 69,352    | 28,256     |
| Patrono                  | 15,752  |                               | 112       | 104       | 320       | 1,912     | 4,000     | 9,304      |
| Cuenta                   |         |                               |           |           |           |           |           |            |
| Propia                   | 75,160  |                               | 7,456     | 16,336    | 12,200    | 22,288    | 12,232    | 4,544      |
| No remunerado            | 10,688  | 10,688                        |           |           |           |           |           |            |
| Asalariado               |         |                               |           |           |           |           |           |            |
| Permanente               | 186,888 |                               | 2,760     | 6,288     | 34,664    | 79,512    | 49,480    | 13,864     |
| Asalariado               |         |                               |           |           |           |           |           |            |
| Temporal                 | 46,208  |                               | 6,200     | 9,480     | 14,320    | 11,920    | 3,640     | 544        |
| Servicio                 |         |                               |           |           |           |           |           |            |
| doméstico                | 32,472  | 104                           | 10,624    | 21,096    | 536       | 112       |           |            |

FUENTE: Ministerio de Planificación, Unidad de Investigaciones Muestrales  
 Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples 1989, página No. 28.

Según el cuadro No. 6, el cual se refiere a los tramos de Remuneración según Categoría Ocupacional, muestra el total de personas ocupadas efectivamente en el Area Metropolitana de San Salvador que asciende a 367,168 entre ocupaciones diversas y remuneraciones que oscilan entre 0000 a 2000 y más, de los cuales 269,032 personas, que representan el 73 % del total de ocupados, están comprendidos entre los que obtienen un ingreso menor al salario mínimo, hasta ¢ 999. - Asi mismo, la diferencia ó sea el 27 % de ocupados son aquellas personas que obtienen ingresos superiores a ¢ 999, hasta por un total de ¢ 2000 o más, definiéndose en este grupo a quienes pueden optar por un servicio alternativo al de transporte colectivo ordinario.

No obstante es de comprender que son los niveles de ingresos bajos, los que determinan el mayor uso del servicio de transporte colectivo, ante otras alternativas que de hecho no pueden costear, tales como: Uso de Microbuses, Autobuses Especiales y Preferenciales, Taxis o adquisición de vehículos para uso personal.

#### 1.2 Estimación de la Demanda.

El Transporte Colectivo Urbano del Area Metropolitana de San Salvador, presenta una característica fundamental, - que consiste en ser un elemento estratégico de apoyo para -

toda la actividad económica que se desarrolla en el país es específicamente para el caso del Área Metropolitana de San Salvador. Considerando que de toda la población que tiene necesidad de desplazarse hacia los centros de empleo, estudio, salud, recreo, etc., es únicamente el 5 % de esta población que lo hace mediante un medio de Transporte, vehículo propio <sup>12/</sup>, representando que un 95 % tiene que demandar el Transporte Colectivo de Pasajeros.

Esta demanda está compuesta primero por aquellas personas en que no incide directamente el valor de la tarifa ya que independientemente de su valor, ella puede optar por cualquier tipo de Transporte Colectivo de entre sus modalidades, Ordinario, Especial o Preferencial; es decir, que de acuerdo al nivel de su ingreso tienen la capacidad de poder demandar cualquier tipo de servicio de autobuses, incluso microbuses y/o taxis.

Por otro lado se encuentran aquellas personas cuyo nivel de ingreso es muy bajo y quedan condicionadas a hacer uso solamente del Transporte Colectivo del tipo Ordinario.

---

<sup>12/</sup> MOVIMIENTO NACIONAL REVOLUCIONARIO, Los Efectos del Programa Económico del Gobierno de ARENA San Salvador, El Salvador, Septiembre de 1989, pág. No. 10.

Sin poder optar entre otras alternativas para su movilización o desplazamiento, solo en escasas excepciones en que sea necesario requiere de otros tipos de servicio de transporte.

Se puede asegurar que también determina la demanda de este servicio el aspecto de los gustos y preferencias que el usuario manifiesta al hacer uso de entre las alternativas que se le presentan, entre diversos tipos de servicio para movilizarse.

Lo anterior nos lleva a considerar que en relación del valor de la tarifa es el nivel de ingresos así como los gustos y preferencias lo que determina la demanda del servicio de Transporte Colectivo Urbano del Area Metropolitana de San Salvador, ya que este se encuentra sujeto a las necesidades de desplazamiento de los usuarios, que resultan de sus actividades económicas, sociales y culturales. Tomando en consideración el crecimiento poblacional, los niveles de demanda al servicio de Transporte Colectivo por Autobus han variado significativamente, en el area metropolitana de San Salvador y para poder hacer una estimación de la demanda de este servicio se tomaron datos, obtenidos en la Dirección General de Transporte Terrestre, para luego proyectarla para el año de 1990, mediante la fórmula de Crecimiento Poblacional.

cional geométrica; y su cálculo se debe porque al utilizar el método de requerimiento y frecuencia de viajes, así como el método modal nos da un resultado que representa únicamente la demanda satisfecha, por el Servicio Colectivo por Autobuses.

CUADRO No. 7

DEMANDA DIARIA DEL TRANSPORTE POR AUTOBUS EN EL  
AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

| D E M A N D A  |              |                        |                                 |
|----------------|--------------|------------------------|---------------------------------|
| Años           | Diaria Total | Incremento<br>Absoluto | Incremento<br>Relativo<br>( % ) |
| 1980           | 1,013.000    | -                      | -                               |
| 1985 <u>1/</u> | 1,839.660    | 826,660                | 81.6                            |
| 1990 <u>2/</u> | 3,348.181    | 1,508.521              | 81.9                            |

FUENTE: 1/ Datos estimados según muestreo y proyecciones elaboradas en la Dirección General de Transporte Terrestre, Ministerio de Economía.

2/ Proyecciones a partir de los años 1980 - 1985.

Según el cuadro anterior, se puede observar que el crecimiento absoluto y relativo de la demanda diaria total se incrementa de manera significativa en un 82 %, por períodos de 5 años. Y que ha sido satisfecha en la actualidad por los diferentes tipos de servicio según se muestra en el siguiente cuadro.

CUADRO No. 8

DEMANDA SATISFECHA DIARIA POR SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR. MICROBUSES Y TAXIS A OCTUBRE DE 1992.

| Servicio     | Demanda Satisfecha/día | %      |
|--------------|------------------------|--------|
| Ordinario    | 1,787.520              | 53.40  |
| Especial     | 45,600                 | 1.30   |
| Preferencial | 448.832                | 13.40  |
| Microbuses   | 1,000.000              | 30.0   |
| Taxis        | 63.744                 | 1.90   |
| TOTAL        | 3,345.664              | 100.00 |

FUENTE: Elaboración Propia, con base a encuesta realizada.

## 2. Estimación de La Oferta.

En este apartado se identificarán los factores más importantes que componen la oferta total del servicio de Transporte Urbano de pasajeros en el Area Metropolitana de San - Salvador; en primer lugar se señalan los diferentes tipos - de servicios, nivel de utilización, modelos de las unidades en servicio y su eficiencia.

### 2.1. Tipos de Servicio del Transporte Colectivo de Pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador.

#### 2.1.1 Servicio Ordinario o Tradicional.

En la actualidad existen cincuenta y dos ( 52 ) rutas, en el Area Metropolitana de San Salvador de donde se derivan 20 ramales, que están conformadas en su totalidad para 1992 en 1,929 autobuses, cuya capacidad de desplazamiento es de 2,345.664 pasajeros al día. pero en lo que se refiere al servicio ordinario éste desplaza la cantidad de 1,787.520 pasajeros por día.

#### 2.1.2 Servicio Especial.

Tuvo su origen en el año de 1988, cuya finalidad era

la de cubrir rutas con deficiencia de autobuses y prestar dicho servicio en momentos coyunturales, tales como: Paros y huelgas, crisis de guerra que el país venía atravesando; este servicio fue coordinado por FIGAPE y la Dirección General de Transporte Terrestre, creando rutas con las características siguientes:

- i) El Servicio debe ser directo en la aplicación de su recorrido establecido según origen y destino, sin paradas intermedias.
- ii) La tarifa es de ¢ 1.00 por pasajero.
- iii) La adquisición de vehículos fue financiada por FIGAPE a pequeños empresarios.

En la actualidad se observa, que los fines por los cuales fue originado este servicio no se atiende, por ejemplo, el sube y baja de pasajeros; que a raíz de la demanda del servicio, movilizan pasajeros " de Pie "; los propietarios de este tipo de servicio se han agremiado en cooperativas - con 57 buses, ofreciendo el servicio a una clase con mayor disponibilidad de ingreso y que en la actualidad se cobra una tarifa de ¢ 1.25 por usuario, a excepción de la ruta - No. 46. Siendo dichas cooperativas las rutas 42, 46 y 101.

Y bajo el supuesto de que el servicio especial tiene como objetivo el desplazamiento de pasajeros en condiciones de comodidad ( sentados ), se estima una capacidad de 45,600 pasajeros movilizables por los 57 autobuses en total en el día, dado que su capacidad es de 100 pasajeros de ida y regreso con 8 viajes efectuados por día.

### 2.1.3 Servicio Preferencial.

Debido a que dicho servicio tiene muchos vacíos en su creación y que se originó acorde a los principios económicos de la eliminación de subsidios del Modelo Neoliberal - implantado en El Salvador; lo trataremos con sus efectos - económicos a la sociedad, específicamente en el capítulo - III.- No obstante, es de comprender que el funcionamiento de estas unidades, es similar al servicio ordinario; por lo tanto, la capacidad de movilización de pasajeros en las - 402 unidades autorizadas para el mes de octubre de 1992, y operando con un promedio de 8 viajes efectuados en el día y una capacidad de 152 pasajeros por viaje es de 488,832 - pasajeros desplazados al día.

## 2.2 Nivel de Utilización.

Se hace el análisis en base a dos aspectos fundamentales El primero, es en cuanto a la cantidad de pasajeros -

transportados por autobús y el segundo, en relación a números de viajes que hace cada unidad por día. En el primer - caso, los buses se utilizan al 100 % como mínimo; pero en determinadas horas 06:30 a 08:30 A.M. y de las 16:00 a 19:00 P.M. horas, los buses viajan sobrecargados ocasionando problemas de incomodidad para los pasajeros, obligándolos al- uso del servicio paralelo de microbuses. En cuanto al número de viajes efectuados por bus, se ha observado que las - rutas del Area Metropolitana de San Salvador efectúan 8 - viajes por día, dependiendo del recorrido de la ruta, ini- ciando el primer viaje entre las 05:00 y 06:00 A.M. para - finalizar el día a las 19:00 y 20:00 de la noche y en algu- nas rutas donde funciona el servicio de microbuses, se fina- liza más temprano.

Además se ha estimado que el transporte colectivo de pasajeros en el AMSS, tiene dos lapsos de mayor afluencia. Tanto en horas de la mañana y por la tarde, sobreutilizán- dose la capacidad de dichas unidades y las que no logran - utilizarse en dichas horas, se compensan con horas de menor movimiento, lo que trae como consecuencia que las unidades existentes en el Area Metropolitana de San Salvador, su nivel de utilización es mayor que el 100% ya que su capacidad promedio para el cual ha sido diseñado cada bus es de 47. <sup>13/</sup>

---

13/ Según encuesta realizada a empresarios de buses del -- AMSS.

Por lo que los 8 viajes autorizados en el día ( ida y regreso ), desplazan 752 pasajeros; tomando en cuenta el 38 % de pasajeros que suben y bajan, se calcula que en la práctica, se traslada a 152 pasajeros promedio por viaje lo que hace un total de 1,216 pasajeros por día, esto significa que su nivel de utilización en la actualidad es de 160 %.

### 2.3 Modelos de la Flota del Transporte Colectivo de Pasajeros, del AMSS.

En el Area Metropolitana de San Salvador, se puede notar que circulan autobuses con modelos que van desde el año 1968 hasta 1991, según se presenta en el cuadro No. 9, pero existe en la flota un 67.86 % cuyos modelos oscilan entre - los años 1972 y 1983, un 12.5 % con modelos recientes y el 5.36 % con modelos relativamente antiguos, lo que trae como efecto inmediato, la deficiencia en el servicio. Según encuesta realizada a 56 empresarios, se muestra que pasan en reparación de 10 a 12 días por mes.

CUADRO No. 9  
 MODELOS DE AUTOBUSES EN SERVICIO, EN EL AREA  
 METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

| Modelo         | No. Unidades | %      | Pm.<br><u>2/</u> | Pm.x Unidades |
|----------------|--------------|--------|------------------|---------------|
| De 68 a 71     | 3            | 5.36   | 70               | 210           |
| " 72 a 75      | 16           | 28.57  | 74               | 1,184         |
| " 76 a 79      | 10           | 17.86  | 78               | 780           |
| " 80 a 83      | 12           | 21.43  | 82               | 984           |
| " 84 a 87      | 2            | 3.57   | 86               | 172           |
| " 88 a 91      | 5            | 8.93   | 90               | 450           |
| N.D. <u>1/</u> | 8            | 14.28  |                  |               |
| TOTAL          | 56           | 100.00 | 480              | 3,780         |

FUENTE: Encuestas realizadas a 56 empresarios del Area Metropolitana de San Salvador.

1/ N. D. = No disponible.

2/ Pm. = Punto medio.

Media Ponderada X = 67.5 %.

#### 2.4 Eficiencia en el Servicio del Transporte Colectivo por Autobús en el AMSS.

El sistema del Transporte Colectivo de Pasajeros en el

Area Metropolitana de San Salvador, fue organizado de acuerdo al distrito comercial central, con el propósito de que - las 72 rutas que prestan dicho servicio, efectúen en promedio 8 viajes diarios, estimando que con este promedio y el total de buses autorizados puedan tener la capacidad de desplazar la demanda existente si prestaran el servicio a tiempo completo. De acuerdo a registros obtenidos a través de los cuadros mensuales de la Dirección General de Transporte Terrestre, se encuentran autorizados 2,049 autobuses en el Area Metropolitana de San Salvador, que en un mes de trabajo deberían efectuar 461,730 viajes, suponiéndose un nivel de utilización en un 100 %, pero en dichos cuadros en el mes de julio de 1992, se tiene que han efectuado 273,719 viajes, lo que demuestra una eficiencia en el servicio colectivo del 59.28 %.

De acuerdo al cuadro No. 10, se observa que el 67.85% de autobuses trabajó de 24 a 30 días, y el 32.15% de 15 a 23 días, determinándose de esta manera que el empresario sólo pretende reunir el equivalente de viajes a 16 días, - que es el mínimo requerido para tener derecho al subsidio diesel.

## CUADRO No. 10

DIAS TRABAJADOS AL MES POR EL TRANSPORTE COLECTIVO  
URBANO DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

| Días Trabajados/mes | No. Unidades | %      | Pm. <u>1</u> / | Pm.xUnidad <u>2</u> / |
|---------------------|--------------|--------|----------------|-----------------------|
| De 15 a 18          | 2            | 3.57   | 16.5           | 33.0                  |
| " 18 " 21           | 8            | 14.29  | 19.5           | 156.0                 |
| " 21 " 24           | 8            | 14.29  | 22.5           | 180.0                 |
| " 24 " 27           | 25           | 44.64  | 25.5           | 637.5                 |
| " 27 " 30           | 13           | 23.21  | 28.5           | 370.5                 |
| TOTAL               | 56           | 100.00 | 112.5          | 1,377.0               |

FUENTE: Encuesta realizada a los Transportistas.

1/ Pm. = Punto medio.

2/ Media Ponderada X = 24.59 Promedio de días trabaja  
dos por mes.

### 3. Flota Actual de Autobuses en el Area Metropolitana de San Salvador.

En nuestro medio existe un parque automotor que por de finición se entenderá como el conjunto de vehículos entre - automóviles, camiones, Jeep, panel, pick up, motocicletas, microbuses, taxis y autobuses, que para su movilización uti lizan derivados del petróleo, alcohol o una mezcla de ambos.

En lo que se refiere a la flota actual de autobuses que circulan en el país y que representan la oferta total, de acuerdo al cuadro No. 4, se verifica que en el año de 1988 circulaban una flota de 4,977 autobuses, incrementándose a mediados del año de 1989 en 179 unidades, haciendo un total de 5,156 autobuses; sin embargo, en los últimos 3 años, la flota disminuyó a 4,771, lo que significa que su decremento en relación a 1989 es de 7.5%, lo que en términos absolutos representan 385 buses menos, que siguen teniendo derecho a diesel, no obstante haber sido eliminados del sistema de subsidio.

De los 4,771 buses registrados en la Dirección General de Transporte Terrestre 2,049 se encuentran autorizados para el Area Metropolitana de San Salvador, en el mes de octubre de 1992, de los cuales se encuentran realmente trabajando 1929. <sup>14/</sup>

#### 4. Estimación de Pasajeros Transportados.

Para efectos de estudio se considera necesario reali-

---

<sup>14/</sup> Cuadro Resumen Mensual de Prestación del Servicio de Transporte, Dirección General de Transporte Terrestre, octubre de 1992.

zar una estimación lo más acertada posible, en cuanto a la cantidad promedio de pasajeros que por bus - viaje se logra movilizar a fin de contar con datos que permitan hacer estimaciones precisas en cuanto a Oferta y Demanda, en este subsector.

CUADRO No. 11

MOVILIZACION DE PASAJEROS EN EL AREA METRO  
POLITANA DE SAN SALVADOR.

| Pasajeros Movilizados<br>por viaje en el AMSS | No. de<br>rutas | %     | Pm. <u>1/</u> | Pm. X No.<br>unidad <u>2/</u> |
|-----------------------------------------------|-----------------|-------|---------------|-------------------------------|
| De 100 a 125                                  | 8               | 14.3  | 112.5         | 900                           |
| " 125 " 150                                   | 25              | 44.6  | 137.5         | 3,437.5                       |
| " 150 " 175                                   | 12              | 21.4  | 162.5         | 1,950.0                       |
| " 175 " 200                                   | 6               | 10.7  | 187.5         | 1,125.0                       |
| " 200 " 225                                   | 4               | 7.5   | 212.5         | 850.0                         |
| " 225 " 300                                   | 1               | 1.8   | 262.5         | 262.5                         |
| TOTAL                                         | 56              | 100.0 | 1,075.0       | 8,525.0                       |

FUENTE: Datos obtenidos de encuesta efectuada a 56 empresa  
rios de Autobuses, del AMSS.

1/ Pm. = Punto medio

2/ Media Ponderada X = 152.2% pasajeros movilizados  
por bus - viaje.

En base al muestreo efectuado directamente al sector empresario de autobuses en abril de 1992; de 72 rutas Urbanas del Area Metropolitana de San Salvador, se encuentran 56 empresarios de diferentes rutas en donde se obtuvieron los resultados siguientes, según cuadro No. 11.

- Los buses transportan en un 14.3% de 100 a 125 pasajeros desde su origen - destino y viceversa.
- Que el 76.7% de las rutas, movilizan de 125 a 200 - Usuarios por viaje de ida y regreso.
- Que el 9% de las rutas, las unidades transportan de 225 a 300 pasajeros, para el caso las rutas Nos. - 101 A -B y C.
- Las 56 unidades encuestadas, movilizan un total de 68,096 pasajeros por día en el Area Metropolitana de San Salvador, con un promedio de 8 viajes por autobús al día.

##### 5. Sistema Paralelo al Transporte de Pasajeros por Autobuses.

En este apartado se hará una breve explicación sobre la importancia que tiene el servicio paralelo de microbuses

y taxis, en relación al transporte colectivo de pasajeros por autobuses; asimismo, la finalidad por lo que fue creado este servicio.

### 5.1 Microbuses

A partir de 1980 comienza a consolidarse un nuevo tipo de servicio de transporte de pasajeros que es el de microbuses, cuyos empresarios tienen las mismas características que los empresarios individuales de buses, pero por el tipo de unidad que posee para prestar el servicio, éstos se encuentran al margen de las disposiciones del Reglamento Transitorio de Transporte de Autobuses y Camionetas, del Ministerio de Economía. No obstante el déficit de autobuses, se consideró necesario este servicio por parte de la Dirección General de Tránsito, quien otorgó permisos provisionales - para garantizarlo.

Es una nueva modalidad de transporte de pasajeros por medio de unidades llamadas busetas. Los empresarios propietarios de estas unidades, se integraron mediante una gremial llamada Asociación de Transportistas de Microbuses, - que está conformada por cooperativas, las cuales son:

- Asociación Cooperativa de Ahorro y Consumo del Servi

cio de Empresarios de Busetas de Ilopango de R.L.  
( ACACSEBI DE R.L.).

- Asociación Cooperativa de Servicio de Empresarios -  
de Transporte Colectivo Salvadoreño de R.L.
- Asociación Cooperativa de Servicio y Aprovisiona-  
miento de Buses Soyapango de R.L.

Pero debido al crecimiento poblacional como factor de terminante para la demanda, en el servicio del transporte Público de Pasajeros, se autorizó la creación definitiva - del servicio de transporte de pasajeros tipo microbuses. - Pues, fue la Dirección de Policía Nacional quien a través del Departamento General de Tránsito, puso en vigencia un instructivo para la concesión de permisos de línea para el transporte de pasajeros por microbuses, puesto en vigor a partir del 18 de marzo de 1987 <sup>15/</sup> a fin de tener un mejor control y registro en este servicio.

Es importante hacer notar que si bien es cierto este-

---

<sup>15/</sup> Instructivo para la Concesión de Permisos a Microbuses  
para el Transporte Público de Pasajeros.

Servicio de microbuses ha minimizado el impacto de la crisis del transporte colectivo de pasajeros hasta esta fecha, éste no se debe considerar como la alternativa de solución al transporte, ni técnica, ni económicamente por las razones siguientes:

- El promedio de Asientos por microbuses es bajo ( 18 asientos ).
- La poca capacidad ( asientos ), involucra un número elevado de unidades en circulación, lo que provoca problemas de congestionamiento de tráfico.
- El congestionamiento deteriora, no sólo los microbuses sino todo el parque automotor, que circula en las arterias capitalinas, y éstas últimas se deterioran aceleradamente.
- En su mayoría el combustible de los microbuses es la gasolina, lo que provoca un costo elevado del servicio.

Además de éstas razones se pueden derivar otros problemas, como es el gasto en divisas para el sostenimiento del parque automotor y el mantenimiento de las vías terrestres calles y carreteras.

Es de hacer notar que estos empresarios no gozan de ningún subsidio o atención por parte de las autoridades estatales.

Además, de estos problemas antes mencionados, la creación del servicio del transporte de pasajeros tipo microbuses, se creó por problemas de índole Socio Políticos, como son interrupciones del servicio de transporte en general a causa del conflicto armado que se inicia en la década del 80, la quema de buses y paros de hecho realizados por los empresarios en protesta ante la destrucción de sus unidades induciendo al usuario a buscar otras alternativas para movilizarse ante la deficiencia que presentaba el Transporte - Colectivo.

En la actualidad, con la implantación del Modelo Neoliberal con una economía de Libre Competencia. Estos microbuses no tienden a desaparecer como propugnan algunos empresarios de autobuses, ya que han incrementado la cantidad de unidades disponibles; con la idea de obtener mayores ingresos por la demanda insatisfecha existente generada por la incapacidad del colectivo de cubrir la demanda a cabalidad.

En relación a la oferta disponible del servicio de microbuses en el Area Urbana de San Salvador, y por datos ob

tenidos por investigación directa en las Cooperativas de - microbuses, en la actualidad se cuenta con una cantidad - aproximada de 3,500 unidades autorizadas que operan en 45 rutas, que cubren las cuatro zonas de la capital y que a - través de investigación directa con sus respectivos despachos, se recibió información de que en un 100 %, están agregados en cooperativas y que en su conjunto desplazan un - promedio de 1,000.000 de usuarios por día.

De la misma fuente se tuvo información sobre el grado de obsolescencia del sistema de microbuses, dado que el 60% representan unidades de modelos recientes ( 1986 - 1990 ) y el 40%, representan unidades de modelos anteriores a éstos.

En cuanto a tarifas se refiere, se define como límite inferior aquella que tiene el precio de ¢ 1.00 y el límite superior es de ¢ 2.25, que lo cobra la ruta 140 que va hacia San Martín.

## 5.2 Taxis.

Según información obtenida en la Sección de Cómputo - del Departamento General de Tránsito; se encuentran registrados 5,300 unidades operando en el país, de los cuales - circulan en el Area Metropolitana de San Salvador 4,000 - unidades. Y según las características de estos vehículos -

por su capacidad y la tarifa que cobra por el trayecto recorrido, se encuentra a un nivel de emergencia o casos fortuitos, y su uso queda determinado por el nivel de ingresos del usuario. Lo que indica que no incide en la cantidad de usuarios movilizados por el servicio del transporte colectivo de pasajeros por autobuses.

#### 6. Evaluación del Mercado de Transporte.

La demanda total del transporte colectivo en el Area Metropolitana de San Salvador, según datos estimados es de 3,348.181 usuarios diarios, con una oferta total de 1929 - autobuses que asciende a 2,345.664 pasajeros por día, lo que equivale a una demanda satisfecha por el sistema de transporte por autobuses, la diferencia de 1,002.517 usuarios, es la demanda insatisfecha ( ver cuadro No. 12 ). Y se considera que es el servicio de transporte paralelo de microbuses quien desplaza una cantidad de 1,000.000 de pasajeros diarios. Lo que indica que este servicio coadyuva a minimizar el problema del transporte colectivo de pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador.

CUADRO COMPARATIVO ENTRE OFERTA Y DEMANDA EN EL  
SERVICIO COLECTIVO POR AUTOBUSES EN EL AMSS.

| Años           | Oferta    | Demanda   | Déficit   | %    |
|----------------|-----------|-----------|-----------|------|
| 1980           | 686.004   | 1,013.000 | 326.996   | 32.2 |
| 1985           | 1,054.272 | 1,839.660 | 785.588   | 42.7 |
| 1990 <u>1/</u> | 2,345.664 | 3,348.181 | 1,002.517 | 30.0 |

FUENTE: Datos elaborados según muestreo y proyecciones de la  
Dirección General de Transporte Terrestre.

1/ Proyecciones a partir de los años 1980 - 1985.

La Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños ( AEAS ), pretende la eliminación del servicio paralelo de microbuses, haciendo necesario el incremento de 824 unidades aduciendo que vendrían a cubrir la demanda insatisfecha de 1,002,517, con el fin de lograr el equilibrio entre oferta y demanda.

Es de hacer notar que el déficit antes mencionado se debe a que el sector empresarial no cumple con el total de viajes estipulados por la Dirección General de Transporte Te--rrestre, para cada ruta, debido a que procuran cubrir los - viajes que les representen mayores ingresos.

Según lo antes expuesto el Transporte Colectivo en el -

Area Urbana de San Salvador, es afectada en gran medida por las siguientes causas:

- a) Crecimiento poblacional, la inmigración rural-urbana en busca de trabajo.
- b) Incapacidad administrativa, falta de capital y difícil acceso al crédito por parte de los empresarios - de autobuses, para adecuarse al incremento de la demanda.
- c) El Modelo Económico que impulsa el actual Gobierno, con sus políticas de Liberación de Precios y Tarifas, así como la reducción o eliminación del subsidio.

#### E. ESTRUCTURA DE COSTOS PROMEDIO.

El estudio del comportamiento de los costos promedio - en el sub-sector transporte colectivo de pasajeros por autobuses en el Area Metropolitana de San Salvador, está orientado a los medianos propietarios y cooperados, ya que son - estos quienes llevan contabilidad sobre las operaciones que efectúan, que se traducen en costos de operación, administración y financieros. Para ello se han estimado costos pro

medio en que incurre un autobús, operando 25 días al mes.

### 1. Costos de Operación.

Son aquellos que varían directamente con la tasa de producción tales como: Mano de obra, repuestos, llantas y neumáticos, combustible, etc., el costo por bus para el año de 1989 asciende a ¢ 80,969.00 y para 1992 asciende a ¢ 114,618.00 lo que representa un incremento del 42% aproximadamente, ( ver cuadro No. 13 ) motivado principalmente por el incremento salarial, de los trabajadores en el subsector, así como por efectos de la liberación de precios en los insumos en general.

### 2. Costos de Administración.

Son considerados costos fijos por representar la característica de no variar a corto plazo con el nivel de producción, ya que estos se mantienen aunque no haya producción, entre los que tenemos; papelerías, matrícula, impuestos municipales e imprevistos que se calculan según AEAS al 5 % sobre los costos de operación.

El comportamiento de los costos de administración en el año de 1992, presenta una cuantía de ¢ 28,338.90 lo que

Indica un incremento del 23 % en relación al año de 1989, cuyo monto era de ¢ 23,048.45, debiéndose esta variación - exclusivamente al incremento salarial del sub-sector y al 5 % a los imprevistos, ya que los otros rubros se mantienen constantes.

### 3. Costos Financieros.

Estos representan los intereses que se pagan por la adquisición de un autobús, que en nuestro medio se obtiene - usado; pero las unidades nuevas que existen son financiadas por FIGAPE y se encuentran incorporadas al servicio especial, cuyo costo es de ¢ 300,000.00 por unidad. Por esta razón es que para el año de 1989 se estima el valor de adquisición por unidad usada de ¢ 80,000.00 y con la aplicación de una tasa de interés del 15 % a 3 años plazo, da un monto de interés promedio anual de ¢ 7,927.20.

De la misma manera, pero con un valor de adquisición - por unidad en el año de 1992 este asciende a ¢ 160,000.00 - con interés promedio anual de ¢ 15,896.00; es decir, que el incremento de los costos financieros se debe fundamentalmente al alza de los costos de adquisición que en su momento - representan la inversión inicial. A continuación se detalla un cuadro de estructura de costos.

## COMPARACION DE LOS COSTOS DE OPERACION PROMEDIO DE LOS AÑOS 1989 A JULIO 1992 ( EN COLONES ).

| Costos                            | 1989       |              | 1992            |              |
|-----------------------------------|------------|--------------|-----------------|--------------|
|                                   | Colones    | %            | Colones         | %            |
| COSTOS TOTALES                    | 111,944.65 | 100.00       | 158,812.90      | 100.0        |
| Costos de Operación               | 80,969.00  | <u>72.30</u> | 114,618.00      | <u>72.20</u> |
| Salarios                          | 30,600.00  | 27.30        | 33,000.00       | 20.80        |
| Combustible Diesel                | 11,220.00  | 10.00        | 11,220.00       | 7.10         |
| Lubricantes                       | 6,000.00   | 5.40         | 9,508.00        | 6.00         |
| Grasas                            | 280.00     | 0.30         | 490.00          | 0.30         |
| Baterías                          | 1,500.00   | 1.30         | 2,000.00        | 1.30         |
| Rodaje                            | 15,369.00  | 13.70        | 34,800.00       | 21.90        |
| Mantenimiento y Reparación        | 3,000.00   | 2.70         | 3,600.00        | 2.30         |
| Cuota de reconstrucción de motor  | 4,000.00   | 3.60         | 5,000.00        | 3.10         |
| Cuota de depreciación             | 9,000.00   | 8.00         | 15,000.00       | 9.40         |
| Costos de Administración          | 23,048.45  | <u>20.60</u> | 28,338.90       | 17.80        |
| Sueldos                           | 18,000.00  | 16.10        | 21,600.00       | 13.60        |
| Papelería                         | 360.00     | 0.30         | 360.00          | 0.20         |
| Matrícula e impuestos municipales | 640.00     | 0.60         | 648.00          | 0.40         |
| Imprevistos                       | 4,048.45   | 3.60         | 5,730.90        | 3.60         |
| Financieros                       | 7,927.20   | <u>7.10</u>  | 15,896.00       | <u>10.00</u> |
| 15 % sobre ¢ 80,000.00            |            |              | sobre ¢ 160,000 |              |

FUENTE: Datos obtenidos a través de encuesta efectuada a 56 empresarios del transporte colectivo del AMSS.

F. DETERMINACION DE INGRESOS PERCIBIDOS EN EL TRAN  
PORTE COLECTIVO URBANO.

1. Evolución del Sistema de Tarifas.

El análisis de la evolución de la tarifa del transporte público de pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador, parte del año de 1927, ( ver cuadro No. 14 ), ya que - fue en esa fecha en que se inicia éste servicio, cobrando la cantidad de 0.03 centavos de colón por concepto de tarifa, - éste precio se mantuvo por un espacio de 11 años, hasta 1938; a partir de esta fecha se establece una tarifa de 0.05 centa  
vos, considerándose éste aumento por la presión que ejerce - una demanda creciente aunada al poder adquisitivo del usua - rio. Los incrementos posteriores fueron mínimos, ya que para 1960 la tarifa es de ¢ 0.10 centavos, llegando a 1974 con - una tarifa de 0.15 centavos; es decir, que en un lapso de 36 años el incremento de la tarifa había experimentado una varia -  
ción de 0.10 centavos a precios corrientes, es decir un 150% en relación al precio anterior.

En 1985 el precio es nuevamente modificado ubicándose - en 0.30 centavos, en éste caso, el cambio es motivado por - presiones empresariales ( Empresarios de Autobuses ), quienes manifiestan que operan con pérdida, ya que sus costos son ma  
yores que los ingresos obtenidos, cobrando la tarifa antes -

mencionada. Definiéndose entonces una acción conjunta entre empresarios transportistas y gobierno, una tarifa diferenciada por Kilómetro recorrido, siendo la tarifa mínima de 0.30 y la máxima de 0.60 centavos; lo cual motivó quema y destrucción de unidades del transporte por el descontento social, presionando al empresario a fijar una tarifa en ¢ 0.40 centavos.

En 1990 el precio de la tarifa persiste en 0.40 centavos, no obstante haberse aprobado el decreto 287, el cual legalizaba el sistema tarifario diferenciado; sin embargo, el Gobierno autorizó una nueva tarifa denominada por nocturnidad y fin de semana, que incluye sábado y domingo que tiene un valor de 0.60 centavos, esto con el objeto de incrementar los ingresos de los empresarios transportistas. Reforzando lo anterior con la aprobación de las nuevas tarifas, a partir del 1.º de septiembre de 1992 se legaliza la tarifa diurna de ¢ 0.60 y de nocturnidad y fin de semana en ¢ 0.80, para el tipo de servicio ordinario, determinándose para el especial y preferencial a ¢ 1.25.

CUADRO No. 14  
TARIFA DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO,  
DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR,  
PERIODO: 1927 - 1992.

| Periodo<br>Año ( No. Años ) | Tarifas<br>Urbano | Incremento<br>Absoluto | Incremento<br>Relativo |
|-----------------------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| 1927                        | 0.30              |                        |                        |
| 11                          |                   | 0.02                   | 66.7                   |
| 1938                        | 0.05              | -                      | -                      |
| 1947                        | -                 | -                      | -                      |
| 1950                        | -                 | -                      | -                      |
|                             |                   | 0.02                   | 40.0                   |
| 1958                        | 0.07              | -                      | -                      |
| 2                           |                   | 0.03                   | 42.9                   |
| 1960                        | 0.10              | -                      | -                      |
| 14                          |                   | 0.05                   | 50.0                   |
| 1974                        | 0.15              | -                      | -                      |
| 1978                        | -                 | -                      | -                      |
| 7                           |                   | 0.10                   | 66.7                   |
| 1981                        | 0.25              | -                      | -                      |
| 4                           |                   | 0.05                   | 20.0                   |
| 1985                        | 0.30              | -                      | -                      |
| 5                           |                   | 0.10                   | 33.3                   |
| 1990                        | 0.40              | -                      | -                      |
| 2                           |                   | 0.20                   | 50.0                   |
| 1992                        | 0.60              | -                      | -                      |

FUENTE: Dirección General de Transporte Terrestre.

Ministerio de Economía.

## 2. Ingresos por Magnitud Empresarial.

Para la determinación de ingresos por magnitud empresarial, se han establecido criterios que se apoyan en los cuadros mensuales de la Dirección General de Transporte Terrestre <sup>16/</sup> y una encuesta realizada a 56 empresarios de autobuses del Área Metropolitana de San Salvador. Es así como se llega a ubicar la cantidad de unidades por empresario, determinándose en 1454 la cantidad de empresarios que tienen la propiedad sobre los medios de transporte colectivo del AMSS., ( ver cuadro No. 15 ), de los cuales 82.2 % son propietarios de un bus quienes obtienen un ingreso bruto de ₡ 844.80 en promedio por día, lo que asciende al año a una cantidad de 253,400.00 colones, que representa el ingreso bruto promedio por operación de un año de trabajo; 1196 empresarios poseen un bus, es decir que entre todos ellos, poseen igual cantidad de unidades de transporte.

Los medianos empresarios se identifican como aquellos que poseen de 6 hasta 16 unidades, dado que presentan una característica muy especial, como la que se da en la ruta 43 - que se encuentra servida por 11 autobuses siendo propiedad de un sólo empresario quien monopoliza la ruta en su totalidad.

---

<sup>16/</sup> Cuadro Resumen Mensual de Prestación del Servicio de Transporte.

Uno de los objetivos de la Dirección General de Transporte Terrestre, se encuentra enfocado en contra de fomentar el monopolio de rutas, lo que indica que existe contra dicción; otra situación similar aunque con alguna variante se da en la ruta 41-D en donde operan 35 autobuses de los cuales 16 son de un solo empresario, quien obtiene en con cepto de ingresos brutos la cantidad de ¢ 13,516.80 al día, lo que representa al año la cantidad de ¢ 4,055.040.

El rango que cubren los medianos empresarios representan 10 propietarios quienes en su conjunto poseen 97 unidades.

El gran propietario se identifica con las cooperativas de autobuses, ya que son los mayores poseedores de unidades de transporte, siendo ellas: ACIT, ACODETT, ACOTUD, ACOPATT, con 25, 27, 27 y 48 unidades respectivamente que en su to talidad hacen 127 autobuses. Los ingresos estimados en re lación a la magnitud empresarial se encuentra en el cuadro No. 14, determinándose el monto por día, para cada coopera tiva en: ¢ 21,120.00, ¢ 32,809.60, ¢ 32,809. 60 y ¢42,550.40 respectivamente; asimismo, el ingreso bruto por año asciende a ¢ 6,336.000.00, ¢ 9,842.880.00, ¢ 9,842.880.0 y -- ¢ 12,765.120.00 por cooperativa.

CUADRO No. 15

INGRESOS POR MAGNITUD EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE POR AUTOBUS EN EL  
AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR, SEPTIEMBRE 1992.

95

| 1                      | 2                           | 3                         | 4                         | 5                                            | 6 1/     | 7 2/     | 8                           |                                               |                                            |
|------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------------------|----------|----------|-----------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Empresarios<br>Autobús | Unidades<br>en<br>Propiedad | No. Unidades<br>Autobuses | Pasajeros<br>promedio/día | Pasajeros consi<br>derando el sube<br>y baja | 80%<br>¢ | 20%<br>¢ | Tarifa Ordina<br>ria ¢ 0.60 | Tarifa por Noct.<br>y fin de semana<br>¢ 0.80 | Ingreso/día<br>por magnitud<br>empresarial |
| 1,196                  | 1                           | 1,196                     | 1,200                     | 1,320                                        | 1,050    | 264      | 633.60                      | 211.20                                        | ¢ 844.80                                   |
| 173                    | 2                           | 346                       | 2,400                     | 2,640                                        | 2,112    | 528      | 1,267.20                    | 422.40                                        | 1,689.60                                   |
| 49                     | 3                           | 147                       | 3,600                     | 3,960                                        | 3,168    | 792      | 1,900.80                    | 633.60                                        | 2,534.40                                   |
| 19                     | 4                           | 76                        | 4,800                     | 5,280                                        | 4,224    | 1056     | 2,534.40                    | 844.80                                        | 3,379.20                                   |
| 12                     | 5                           | 60                        | 6,000                     | 6,600                                        | 5,280    | 1320     | 4,224.00                    | 1,056.00                                      | 5,280.00                                   |
| 2                      | 6                           | 12                        | 7,200                     | 7,920                                        | 6,336    | 1584     | 3,801.60                    | 1,267.20                                      | 5,068.80                                   |
| 2                      | 7                           | 14                        | 8,400                     | 9,240                                        | 7,392    | 1840     | 4,435.20                    | 1,478.40                                      | 5,913.60                                   |
| 2                      | 9                           | 18                        | 10,800                    | 11,880                                       | 9,504    | 2376     | 5,702.40                    | 1,900.80                                      | 7,603.20                                   |
| 1                      | 11                          | 11                        | 13,200                    | 14,520                                       | 11,616   | 2904     | 6,969.60                    | 2,323.20                                      | 9,292.80                                   |
| 1                      | 12                          | 12                        | 14,400                    | 15,840                                       | 12,672   | 3168     | 7,603.20                    | 2,534.40                                      | 10,137.60                                  |
| 1                      | 14                          | 14                        | 16,800                    | 18,480                                       | 14,784   | 3696     | 8,870.40                    | 2,956.80                                      | 11,827.20                                  |
| 1                      | 16                          | 16                        | 19,200                    | 21,120                                       | 16,896   | 4224     | 10,137.60                   | 3,379.20                                      | 13,516.80                                  |
| 1                      | 25                          | 25                        | 30,000                    | 33,000                                       | 26,400   | 6600     | 15,840.00                   | 5,280.00                                      | 21,120.00                                  |
| 2                      | 27                          | 54                        | 64,800                    | 35,640                                       | 28,512   | 7128     | 17,107.20                   | 5,702.40                                      | 22,809.60                                  |
| 1                      | 48                          | 48                        | 57,600                    | 63,360                                       | 50,588   | 12672    | 30,412.80                   | 10,137.60                                     | 40,550.40                                  |
| 1,454                  |                             | 2,049                     |                           |                                              |          |          |                             |                                               |                                            |

FUENTE: Cuadro Resumen Mensual de Prestación del Servicio de la DGTT y Encuesta a 56 Empresarios de Autobuses del  
AMSS a Septiembre de 1992.

1/ Tarifa aplicada en una proporción del 80 % de Operación al día por trabajo diurno.

2/ Tarifa aplicada al 20 % de Operación al día. Por trabajo nocturno y fin de semana.

### 3. Rentabilidad

La mayor parte de empresarios de este sub-sector no utilizan una contabilidad formal lo que dificulta información financiera para poder de manera objetiva estimar en que estratos se ubica por su capital invertido. Se hace entonces por posesión de unidades por lo que se ha establecido como pequeño propietario aquel que posee de 1 a 5 unidades de transporte; mediano aquel que posee de 6 a 16 unidades de autobuses y gran empresario a las cooperativas que van desde los 25 a los 48 autobuses y para determinar la rentabilidad que se produce en cada estrato, se ha hecho buscando el promedio de ingreso que se obtiene en un año de operación, ( Ver cuadro No. 16 ).

CUADRO No. 16  
R E N T A B I L I D A D  
AL MES DE SEPTIEMBRE DE 1992.

| Propiedad<br>de | Costo Promedio<br>Anual | Efectos<br>IVA | Total        | Utilidad Bruta Promedio<br>Anual | Rentabilidad<br>Promedio |
|-----------------|-------------------------|----------------|--------------|----------------------------------|--------------------------|
| 1 Bus           | 158,812.90              | 15,881.29      | 174,694.19   | 253,440.0                        | 45 %                     |
| 16 Buses        | 2,541,006.40            | 25,410.64      | 2,795,107.00 | 4,055,040.0                      | "                        |
| 48 Buses        | 7,623,019.20            | 76,230.19      | 8,383,321.10 | 12,165,120.0                     | "                        |

FUENTE: Elaboración Propia.

Como se puede ver en el cuadro anterior, la tasa de -- rentabilidad por magnitud empresarial es del mismo orden - 45 % aproximadamente para los 3 estratos, ya que se estimó el criterio de obtener un promedio tanto de gastos como de ingresos por posesión de unidades.

Sin embargo, en la práctica aquel empresario que opera con una sola unidad, en el momento en que tenga que parar, por cualquier motivo, desde ese momento deja de percibir ingresos, no así el mediano o gran empresario que puede pro-rratear o repartir sus costos entre sus diferentes unidades.

Relacionando la tasa de rentabilidad promedio que se - obtuvo para el sub-sector transporte colectivo urbano del AMSS., estimada en 45 % aproximadamente y en relación a la tasa máxima de ahorro en el sistema bancario que es de 12 %,- resulta un diferencial de 33 % entre ambas tasas, y que se-gún principios financieros, los márgenes de ganancia según el nivel de inversión, son suficientes para motivar al empre-sario a invertir ó prestar un mejor servicio y no a ahorrar.

CAPITULO III: EFECTOS DEL MODELO ECONOMICO NEOLIBERAL EN  
EL TRANSPORTE COLECTIVO DEL AMSS PERIODO -  
1989 - 1992.

A. Evaluación de Medidas del Programa Económico  
en el Transporte Colectivo Urbano del Area -  
Metropolitana de San Salvador.

El gobierno de El Salvador busca establecer las condiciones para desarrollar una economía basada en los principios de una Sociedad libre <sup>1/</sup>; para ello hace coincidir a la economía social de mercado con los principios de libertad, propiedad privada y mercado de libre competencia. El ajuste estructural será conseguido con algunas medidas de estabilización y también con otras que actúan como reorientadoras en el proceso económico a corto y mediano plazo.

Para el análisis de los resultados que ha ocasionado el modelo económico neoliberal en el Transporte Colectivo Urbano, específicamente del Area Metropolitana de San Salvador, se tomarán únicamente:

---

<sup>1/</sup> MINISTERIO DE PLANIFICACION. Op. Cit., página No. 9.

1) Política del Sistema Financiero ( Cambiaria ), 2) Política Monetaria y Crediticia ( Tasa de Interés ), 3) Política de Liberalización de Precios y Tarifas. Por considerarse que son estas las que tienen mayor incidencia en este sub-sector.

#### 1. Política del Sistema Financiero ( Cambiaria ).

Según esta política, el tipo de cambio juega un papel preponderante como estímulo a las exportaciones, así como - mejorar la competitividad de los productores salvadoreños - en los mercados internacionales.

Esta concepción de la política cambiaria únicamente - avala la condición de las exportaciones nacionales, no tomando en cuenta a las personas naturales y /o jurídicas, empresas o instituciones que tienen que importar para poder - desarrollar sus actividades cotidianas. El caso es que el - sub-sector transporte en general, para poder operar normalmente requiere de maquinaria, insumos, repuestos, etc. que en su totalidad son de componente importado, haciendo más - oneroso el tipo de cambio, elevando los precios en la adquisición de unidades o equipos nuevos, así como el necesario abastecimiento de repuestos, llantas y neumáticos, lo cual induce a mantener unidades del servicio de pasajeros en malas condiciones, pese a que el sub-sector Transporte Colectivo del Area Metropolitana de San Salvador presenta una -

tasa de utilidad bastante significativa ( 45 % ) en promedio. Los empresarios Transportistas aprovechan las circunstancias surgidas de esta política trasladando su efecto a los usuarios al presionar por incrementos tarifarios, los cuales consiguen a partir de septiembre de 1992.

## 2. Política Monetaria y Crediticia ( Tasa de Interés ).

Se pretende mediante esta política, dotar al sector productivo de los recursos financieros necesarios para asegurar los niveles de actividad económica que el país necesita. Para ello se han establecido las metas siguientes:

2.1 Expandir el crédito total del Banco Central de Reserva en un 11.9 % y el sistema bancario en 13.2 % en 1989, e incrementar los medios de pago totales del sistema bancario en un 14.3 % en 1989.

2.2 Mantener la tasa de interés pasiva básica positiva en términos reales.

" Para lograr las metas anteriores se estima que con la aplicación de los siguientes mecanismos se logra afectar las tasas activas y pasivas teniendo como referencia el índice de inflación doméstica y la tasa real de interés paga-

da al exterior. " 2/

2.2.1 Los intereses de las cuentas de ahorro serán incrementados en 4 puntos % llegando a 10 %.

2.2.2 Las tasas de interés de los depósitos a plazo - subirán 3 puntos % pasando a 18 % .

2.2.3 Los intereses de los créditos fueron ajustados de la siguiente forma:

- a) Hasta un año plazo 20 %.
- b) Más de un año plazo 22 %.

Lo que pretende esta política es asegurar una mejor captación de capitales en concepto de ahorro, incentivados por la tasa de interés pagados, para luego vertirlos en forma - de préstamos al sector productivo quien tendrá que pagar - precios más elevados, en concepto de interés por el uso del dinero. El Sistema financiero en cuanto a créditos concedidos al sub-sector transporte colectivo, no otorga préstamos;

---

2/ MINISTERIO DE PLANIFICACION. Op. Cit. Pág. 25.

sin embargo, es el Banco Central de Reserva quien cuenta -  
con una línea especial de crédito para fomentar éste sub- -  
sector, el cual es canalizado por FIGAPE, quien mediante -  
" ACTA No. 35/90, llamada Línea Especial de Crédito para los  
Empresarios del Transporte." <sup>3/</sup> Se encarga de distribuir el  
financiamiento; sin embargo, las condiciones y garantías -  
exigidas a los usuarios, las convierten en inaccesibles, ya  
que desde 1988 hasta 1992 existen únicamente 274 créditos -  
concedidos a empresarios de autobuses, microbuses y taxis,  
que ascienden a un monto total de ¢ 25,245.000.00. Lo ante-  
rior indica que este sub-sector se ve afectado de manera in  
versa a lo que la política pretende es decir, que no se fo-  
menta ni se desarrolla por préstamos concedidos o recibidos.

---

<sup>3/</sup> Encuesta y Entrevista directa en FIGAPE.

CUADRO No. 17

MONTOS DE CREDITOS APROBADOS AL SUB-SECTOR  
TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS, PERIODO:  
1989 - 1992.

| Años               | Taxis   |             | Buses y Microbuses |             | Total      |             |
|--------------------|---------|-------------|--------------------|-------------|------------|-------------|
|                    | Monto   | No. Crédito | Monto              | No. Crédito | Monto      | No. Crédito |
| 1988               | 0       | -           | 9,600.600          | 102         | 9,600.600  | 102         |
| 1989               | 0       | -           | 2,536.900          | 50          | 2,536,900  | 50          |
| 1990               | 82,800  | N. D.       | 7,202,200          | N. D.       | 7,285,000  | N. D.       |
| 1991               | 416,900 | 25          | 3,885,700          | 65          | 4,302,600  | 90          |
| 1992 <sup>1/</sup> | 289,600 | 15          | 1,230,300          | 17          | 1,519,900  | 32          |
| TOTAL              | 789,300 | 40          | 24,455.700         | 234         | 25,245,000 | 274         |

FUENTE: Memoria de Labores de FIGAPE y Entrevista directa.

<sup>1/</sup> Incluye los meses de enero / abril de 1992.

N. D. = No disponible.

Según el cuadro No. 17, se detecta que en un período de cinco años el total de créditos concedidos, en relación a la cantidad de empresarios propietarios de autobuses que es de 1,454, representan el 18.84 % del total lo que para cada año asciende a 3.76 %; asimismo, se puede observar que para cada año el número de créditos concedidos ha sido variable es decir, con alzas y bajas, lo que puede interpretarse como una

consecuencia de la dificultad que existe de tener acceso al crédito, que de manera directa lleva a una conclusión que - va íntimamente ligada con la tasa de interés, que por créditos concedidos se han otorgado en cada año, pasando de 1988 que era del 15 % al 22 % en 1991, en la actualidad es de - 15.5 % lo que representa un decremento del 6.5 % en relación al año anterior. Entonces se puede concluir que independientemente del nivel de la tasa de interés, la cantidad de usuarios del crédito no experimenta cambios drásticos ya que se ven afectados por:

- a) Por la liberación de precios, el empresario tiene acceso únicamente a unidades usadas, por lo que los préstamos oscilan entre \$ 100,000 y \$ 125,000.
- b) ATCAPE otorga créditos sólo para un autoús al empresario individual y a las cooperativas créditos para la adquisición de hasta 3 autobuses.
- c) El monto a prestar es el 90 % sobre el valor de unidad.

### 3. Política de Liberación de Precios y Tarifas.

" La política de precios estará orientada hacia -

una liberación y eliminación de los elementos monopólicos, los subsidios del gobierno, las restricciones comerciales y otros impedimentos estructurales que coartan la transparencia del mercado, el normal abastecimiento y la estabi-lidad de precios. " 4/

Esta política tiene como objetivo primordial, establecer condiciones que estimulen la producción nacional.

El supuesto básico que subyace en su contenido es que una producción que obtenga mayor precio, se ve estimulada en el sentido de que el volumen de ingreso percibido, induce a la reinversión con el consiguiente efecto generador - de beneficios al productor, y luego por la teoría del rebalse, estos beneficios tienen que llegar a toda la sociedad - en general.

En cuanto al establecimiento de tarifas, esto se hará de acuerdo a la eficiencia en la producción y prestación - de los servicios, así como el autofinanciamiento de las - instituciones responsables, esto con la intención de no - subsidiar a nadie específicamente a quien hace uso de es- tos servicios.

---

4/ MINISTERIO DE PLANIFICACION. Op. Cit. Págs. 19 - 21.

Es notable que la política de liberación de precios y tarifas, aplicada en los diferentes sectores productivos - de la economía salvadoreña, han tenido resultados relativos a los objetivos del Modelo Neoliberal; no así, en la aplicación de tarifas a los servicios básicos; energía eléctrica, alcantarillado y agua, teléfonos, transporte colectivo de pasajeros, etc., esto se debe a que la liberación de precios supone un mercado de libre competencia y transparencia de mercado, en cambio la aplicación de tarifas están - orientadas a los servicios básicos, que tienen como característica, en nuestro país, ser monopolios u oligopolios, a excepción del servicio de transporte colectivo de pasajeros, que es donde el modelo presenta contradicción, ya que el empresario le hace frente a la elevación de precios, cobrando por la prestación de servicio, tarifas que en lo que va del modelo no han experimentado cambios significativos a excepción de la tarifa de nocturnidad y fin de semana, - que representa 50 % de incremento en relación a la tarifa de ¢ 0.40 centavos con la intención de mantener una relativa estabilidad social; sin embargo, el empresario aduciendo - que la aplicación de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicio IVA, le - ocasionaría incremento en sus costos por un 10 %, se aprovecha para incrementar la tarifa en un 50 % adicional para el Servicio Urbano Ordinario y del 25 % a los Servicios Es

peciales y Preferenciales; lo que trae como consecuencia directa por efectos del modelo económico, un mayor deterioro del ingreso del usuario del servicio de transporte, cuyos salarios oscilan de ¢ 600.00 a ¢ 2,000.00.

Dentro de los principios económicos en que se basa el modelo neoliberal no se plantea claramente la eliminación del sistema de diesel subsidiado, ni la forma y mecanismo de aplicación, sino que se está efectuando implícitamente a través del cambio de tipo de servicio, ordinario que goza del subsidio, al preferencial que compra el diesel a - precio de mercado.

#### CUADRO No. 18

UNIDADES DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE COLECTIVO  
URBANO DEL AMSS., SUBSIDIADAS Y NO SUBSIDIADAS.

| Subsidiado |                    | No Subsidiado |          |       |
|------------|--------------------|---------------|----------|-------|
| Año        | Servicio Ordinario | Preferencial  | Especial | Total |
| 1992       | 1,470              | 402           | 57       | 1,929 |
| %          | 76.20              | 20.8          | 3        | 100   |

FUENTE: Cuadro Resumen Mensual Prestación del Servicio de Transporte de la DGT., mes de junio de 1992.

Según el cuadro anterior, se demuestra la intención precisa del gobierno de no seguir subsidiando el transporte colectivo en general, específicamente el urbano, pues el número de unidades que ya no reciben el combustible subsidiado asciende a 459, que representa el 23.79 % del total de unidades; en el mes de enero del mismo año eran 290 ó sea el 15.3 % del total de unidades. Es decir, que en un período de 6 meses se ha incrementado en 169 unidades adicionales al servicio preferencial y especial.

El aumento de unidades especiales y preferenciales no obedece a autorizaciones o permisos de línea concedidos en la mayoría de los casos, a unidades nuevas o adicionales a las ya existentes, sino que a conveniencia del empresario y con autorización de la Dirección General de Transporte Terrestre, los buses que operan en el servicio Ordinario cambian de color a fin de prestar un servicio preferencial, el cual no tiene subsidio de diesel, cuyo costo se traslada al usuario, quien tiene que pagar una tarifa superior.

El sub-sector Transporte Colectivo Urbano del Area Metropolitana de San Salvador, recibe como primer impacto de la política de liberación de precios y tarifas una elevación en los precios de los repuestos e insumos básicos para el funcionamiento de sus unidades; sin incluir el diesel, -

ya que se han incrementado de 1989 a 1992 en un 38.4 %.

B. Efectos de la Aplicación del Modelo Económico  
Neoliberal en el Transporte Colectivo Urbano.

Tomando de base lo que pretende el modelo neoliberal en el aspecto económico y social y confrontándolo con la realidad en general, hay que hacer una derivación que conduzca al sub-sector transporte colectivo de pasajeros por autobuses - a fin de poder estimar los efectos que ha generado el modelo económico sobre dicho subsector. Es así como en la parte económica con la medida de liberación de precios y tarifas, ha venido a sufrir incrementos sustanciales en los insumos o repuestos para el mantenimiento de las unidades existentes en el Area Metropolitana de San Salvador, produciendo un alza del 38.40 % en la adquisición de repuestos y accesorios. Lo cual no es congruente con el nivel de inflación estimada por el plan de gobierno, que la fijaba en un nivel del 16 % en el período inicial y con tendencia hacia la baja hasta - un 10 por ciento al final del período, por otro lado se estima de manera real el efecto que provoque inmediatamente - en la adquisición de insumos y repuestos, la aplicación del IVA, lo que llevará a este sub-sector a enfrentar niveles - de inflación superiores a los que pretendía el plan económico 1989 - 1994.

El último incremento en las tarifas del transporte colectivo de pasajeros han venido a solventar en lo económico, la situación de los empresarios y en lo social a deteriorar aún más los presupuestos de las familias de escasos recursos; es decir, aquellas que solo el salario tiene como único ingreso, contradiciendo el objetivo fundamental del Plan de Desarrollo Social que consiste, en elevar la calidad de vida de la población e iniciar un proceso económico sostenido para la erradicación de la extrema pobreza.

1. Efectos de los incrementos de Tarifas del Transporte Colectivo de Pasajeros en el Nivel de Ingreso del Usuario.

Las variaciones en el valor del precio de los pasajes por autobuses en los tres últimos años, en los diferentes tipos de servicios, han deteriorado las condiciones de ingreso de la población usuaria de este medio de transporte, ya que los incrementos aplicados al valor de las tarifas representan porcentajes que van del 25 % en el especial y preferencial, al 50 % en el ordinario, por nocturnidad y fin de semana.

## CUADRO No. 19

GASTOS DE TRANSPORTE SEGUN SALARIO MINIMO,  
FRECUENCIA DE VIAJES Y TIPO DE SERVICIO.

| Salario<br>Mínimo<br>( ¢ ) | Servicio                    | Frecuencia<br>de<br>utilización | Servicio<br>Ordinario<br>( ¢ ) | Gastos<br>en<br>Transp. | Servicio<br>Esp. y Pref.<br>( ¢ ) | Gastos<br>en<br>Transp. |
|----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| 810                        | Diurno                      | 4                               | 0.60                           | 7.4 %                   | 1.25                              | 15.4 %                  |
| 810                        | Noct. y<br>fin de<br>semana | 4                               | 0.80                           | 9.9 %                   | 1.25                              | 15.4 %                  |

FUENTE: Elaboración propia a partir de los incrementos tarifarios del 1o. de septiembre y bajo el supuesto de una frecuencia de 4 viajes diarios por persona.

Según el cuadro anterior se puede apreciar en qué medida el salario mínimo se ve afectado por el incremento de tarifas en el transporte colectivo de pasajeros, ya que bajo el supuesto de que una persona realiza 4 viajes al día, en un mes los gastos en este servicio representan un 7.4 % como mínimo respecto al gasto total de una familia cuyo ingreso esté estimado en ¢ 810 mensuales. Este porcentaje puede elevarse hasta 15.4 % si se hiciera uso del tipo de servicio especial y preferencial, lo cual restaría al poder adquisitivo en otros productos de la canasta básica, pero según el índice de precios al consumidor con un año base 1978, en los tres años de gestión del gobierno actual ha variado de 727.75 en 1990 a 873.49 en el primer semestre de 1992, - lo que se puede comprobar en el cuadro No. 20.

Hay que tomar en cuenta que el poder adquisitivo del colón para 1990 era de ¢ 0.14 y hoy en 1992 es de ¢ 0.11 respecto al año base 1978. Esto quiere decir, que el efecto negativo en el presupuesto familiar del usuario, lo conduce - a un deterioro aún mayor.

## CUADRO No. 20

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR, TASA DE INFLA  
CION Y PODER ADQUISITIVO DEL COLON 1978 - 1992

BASE 1978 = 100

| Año  | Indice de Precios | Tasa de Inflación | Poder Adquisitivo del Colón |
|------|-------------------|-------------------|-----------------------------|
| 1978 | 100.00            |                   | 1.00                        |
| 1979 | 108.40            | 8.4 %             | 0.92                        |
| 1980 | 127.55            | 17.7 %            | 0.78                        |
| 1981 | 146.44            | 14.8 %            | 0.68                        |
| 1982 | 163.60            | 11.7 %            | 0.61                        |
| 1983 | 185.07            | 13.1 %            | 0.54                        |
| 1984 | 206.74            | 11.7 %            | 0.48                        |
| 1985 | 252.86            | 22.3 %            | 0.40                        |
| 1986 | 333.64            | 31.9 %            | 0.30                        |
| 1987 | 416.56            | 24.9 %            | 0.24                        |
| 1988 | 497.41            | 19.4 %            | 0.20                        |
| 1989 | 586.91            | 18.0 %            | 0.17                        |
| 1990 | 727.75            | 24.0 %            | 0.14                        |
| 1991 | 832.55            | 14.4 %            | 0.12                        |
| 1992 | 873.49            | 4.9 % <u>1/</u>   | 0.11                        |

FUENTE: Dirección General de Estadística y Censos.

1/ Incluye primer Semestre de 1992.

Tomando en cuenta que la tasa de inflación ha tenido - un comportamiento ascendente a partir de 1979 con un nivel de 8.4 % hasta el 31.9 % que fué el nivel máximo en el año 1986, luego decrece a 19.4 en 1988. Con la llegada del actual gobierno al poder, se inicia un comportamiento dife--rente de la inflación, ya que su variación es hacia la ba--ja, llegando a 4.92 % al primer semestre de 1992 según cua--dro anterior, pero con la aplicación del nuevo instrumento de captación fiscal ( IVA ), se inicia una espiral infla--cionaria cuyos niveles no han podido fijarse con exactitud. Considerando además que los nuevos incrementos de precios y tarifas, aunado al congelamiento de salarios, estos expe--rimentan nuevamente un deterioro mayor en relación a la ca--nasta básica y el gasto que se debe realizar por pagos de - transporte.

## 2. Como Afectan las Medidas Neoliberales al Empresario de Autobuses.

A raíz de la puesta en marcha del modelo neoliberal - se ha generado como efecto inmediato en el sub-sector trans--porte público de pasajeros, una división de empresarios que se identifican por el tipo de servicio que prestan, mencio--nados en el Capítulo II, los cuales son: Empresarios de ser--vicio Ordinario o Tradicional, Especial y Preferencial. Ya que para 1989 existía el tipo de servicio ordinario y espe--

cial, originándose para 1990 el servicio preferencial, el - que fue creado con la intención de prestar un mejor servicio al usuario a fin de proporcionar comodidad y seguridad, cuya característica primordial es la de desplazar en forma directa; de origen-destino y debidamente sentados los usuarios, - con una tarifa inicial de ¢ 1.00. Este empresario se inicia sujetándose a las disposiciones y características de éste - servicio, pero en la medida que se ha venido desarrollando, ha tenido un comportamiento idéntico al servicio tradicional con la excepción de no hacer uso del subsidio diesel.

Esta situación lo ubica en una posición en la que sus ingresos se mantendrán en un 60 % de manera nominal, en relación al servicio ordinario razón que motiva al empresario a trasladar sus unidades a otro tipo de servicio que le resulte más rentable.

CUADRO No. 21  
INGRESOS SEGUN TIPO DE SERVICIO  
AGOSTO - SEPTIEMBRE 1992  
( COLONES )

| Concepto | Servicio Ordinario |          | Incre-<br>mento | Servicio Esp. y Pref. |          | Incre-<br>mento |
|----------|--------------------|----------|-----------------|-----------------------|----------|-----------------|
|          | Agosto             | Sept.    |                 | Agosto                | Sept.    |                 |
| Diario   | 580.8              | 844.4    | 263.6           | 800.0                 | 1,000.0  | 200.0           |
| mensual  | 14,520.0           | 21,120.0 | 6,600.0         | 20,000.0              | 25,000.0 | 5,000.0         |

FUENTE: Elaboración propia a partir de estimaciones en 25 días trabajados al mes.

Calculando 80 % de viajes diurno y 20 % de nocturnidad y fin de semana, para el servicio tradicional u ordinario.

Se denota que con el incremento tarifario que se inicia el 1.º de septiembre de 1992, el tipo de servicio ordinario o tradicional, tiende a acercarse al nivel de ingreso del servicio preferencial lo cual ubica al empresario en un punto de indiferencia. Ya que el margen de utilidad que se observa en el cuadro No. 21, en el servicio preferencial, representan gastos por consumo de combustible, dado que este servicio no goza del subsidio del diesel. Es de tomar en cuenta que aunado a la liberación de precios y tarifas, el tipo de cambio afecta de manera directa al sub-sector transporte colectivo de pasajeros, por depender totalmente de -

insumos importados y especialmente para la adquisición de unidades nuevas, del cual se puede deducir que el tipo de cambio actual aplicado por el modelo económico neoliberal incide o afecta en gran proporción, los costos de mantenimiento del empresario de autobuses, optando a la adquisición de unidades usadas, las que vienen a formar parte de la flota total de los autobuses del servicio urbano. Lo que confirma el hecho de que a mayor uso, mayores costos de mantenimiento.

### 3. Eficiencia e Ineficiencia del Servicio en el Transporte Colectivo de Pasajeros del AMSS.

El programa Económico propuesto por el Gobierno hacia el sub-sector transporte terrestre de pasajeros en beneficio de los usuarios, mediante el fomento de la eficiencia y competitividad entre las empresas que la proporcionan, el cual la obtendría mediante la consecución de metas como el establecimiento de un sistema de transporte de pasajeros que permita varias alternativas, de calidad, servicio y tarifas, - utilizando medidas como la promulgación de una ley de transporte elaborada con la participación de los prestatarios de los servicios, aumentar las alternativas del tipo de trans-

porte de pasajeros; medido en términos de calidad, seguridad y número de unidades, que prestan el servicio a tarifas diferenciadas, así como mejorar la infraestructura vial del país.

En cuanto al cumplimiento de los objetivos, metas y medidas, se observa que se ha tratado de implementarlas en lo posible; es decir, hay resultados que talvez no tengan los alcances propuestos ya que ha habido diferenciación en cuanto a tipo de servicio, pues de ordinaria deriva a especial y luego a preferencial, no así en el crecimiento de la flota, ya que tomando el año de 1989 en el cual existían 2,054 autobuses trabajando, en julio de 1992 se encuentran 1,929 operando, es decir hay decrecimiento en 125 unidades. <sup>5/</sup>

La calidad por tipo de servicio se ha cumplido de manera relativa ya que calidad sugiere superioridad o excelencia en el servicio; además, se relaciona a gustos y preferencias por parte del usuario quien tiene que escoger entre alternativas diferentes para transportarse en condiciones - que le resulten más favorables, para el caso, entre los tipos de servicio que actualmente operan; en cuanto a su re--

---

<sup>5/</sup> Datos proporcionados por la Dirección General de Transporte Terrestre.

glamentación están orientados a transportar pasajeros en condiciones diferentes; aunque en la práctica resulta indiferente hacer uso de cualquiera de ellos, porque su única diferenciación deriva del precio del pasaje y el color de la carrocería.

Suponiéndose además, que la diferenciación por tipo de servicio, va encaminado a crear las condiciones de competitividad en este sub-sector, ya que las alternativas para el usuario serían entre tres tipos de servicio diferente, lo que concuerda con lo anteriormente descrito; es decir, que el usuario se encuentra haciendo uso de un servicio de transporte que se comporta de manera similar en sus tres clases, a pesar de lo reglamentado por la Dirección General de Transporte Terrestre en cuanto a condiciones de transporte del usuario se refiere en cada tipo de servicio.

### 3.1 Determinación de la Eficiencia del Servicio en el AMSS.

Considerando que eficiencia en el servicio del transporte colectivo de pasajeros en nuestro medio se reconoce como una buena prestación del servicio; tanto en horas de demanda como en horas de poco movimiento o sea cantidad de autobuses de acuerdo al flujo de demanda. Por lo que se tienen autobu

ses autorizados que atienden la demanda en el Area Metropoli-  
tana y los que realmente se encuentran trabajando, según el  
cuadro No. 22.

CUADRO No. 22

VIAJES AUTORIZADOS, REALIZADOS Y NO REALIZADOS EN  
EL TRANSPORTE COLECTIVO A JULIO 1992.

| Rutas         | Clase de Servicio |     |    | Vehículos | Total de Viajes |          |             |
|---------------|-------------------|-----|----|-----------|-----------------|----------|-------------|
|               | O                 | P   | E  |           | Autoriz.        | Realiza. | No. Realiz. |
| 72 <u>1</u> / |                   |     |    | Total     |                 |          |             |
| Autorizados   | 1,590             | 402 | 57 | 2,049     | 461,730         | 273,719  | 188,011     |
| Trabajando    | 1,470             | 402 | 57 | 1,929     |                 |          |             |

FUENTE: Cuadros Mensuales de la Dirección General de Transporte  
Terrestre.

1/ Incluye rutas con sus ramales.

Se puede observar que de acuerdo a los viajes autorizados estos deberían realizar un total de 461,730 viajes en el mes, si éstos se efectuarán en su totalidad, representaría el 100 % de eficiencia, pero los que efectivamente se realizan son 273,719, lo que demuestra el grado de eficiencia que es del orden del 59.3 %, por lo que el 40.7 % representa la ineficiencia del sistema en cuanto a viajes efectivamente realizados.

#### C. Prueba de Hipótesis.

Presentamos en este apartado la comprobación de las hipótesis planteadas en el anteproyecto de tesis, que ha servido de base para demostrar que los efectos de la aplicación del Modelo Neoliberal en El Salvador ha traído como consecuencia, efectos negativos que han incrementado el deterioro del sub-sector transporte colectivo de pasajeros. No se omite, que en el desarrollo de los tres capítulos, se ha demostrado de manera descriptiva y empírica que en todos los aspectos que atañen al sub-sector, ha sido afectado tanto el empresario como el usuario. Por lo que tomando de base lo reglamentado para la comprobación de hipótesis, se aplicará el estadístico de la curva normal para su comprobación o rechazo. Ya que el tamaño de la muestra corresponde a 56 observaciones de las 72 rutas autorizadas del Area Metropo-

litana de San Salvador.

Antes de plantear la primera hipótesis, señalaremos el estadístico a emplear y sus componentes, y las definiciones respectivas.

$H_0$ : Es un enunciado que expresa que el parámetro de la población, es como se especificó ( es decir, que la comprobación es verdadera ).

$H_1$ : Hipótesis alternativa; es un enunciado que ofrece una alternativa ( por ejemplo: El parámetro es mayor que el valor propuesto ).

$p$  = Proporción observada de éxito de una muestra.

$\alpha$  = Nivel de Significación; la probabilidad máxima con la que con el ensayo de hipótesis se puede cometer un error.

$p_i$  = Proporción observada a través de la muestra.

$Z_c$  = Valor de la variable es medida de la desviación --  
típica.

$\sigma_p$  = Desviación Típica de la Distribución de proporciones muestrales.

E = Eficiencia

q = 1 - P : Proporción de fracaso

n = Tamaño de la muestra

N = Universo Poblacional.

a) La eficiencia del servicio en el Transporte Colectivo de Pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador -- ( AMSS ), ha ido en decremento debido a los altos costos de mantenimiento de las unidades por la liberación de precios que afectan al usuario para movilizarse.

1) Se comprobará la eficiencia del sub-sector transporte colectivo de pasajeros mediante la prueba de hipótesis de la curva normal, a través de la siguiente fase:

$H_0 : E \geq 0.90$  . Se considera que del 90 % a más hay eficiencia en el servicio de buses en el AMSS.

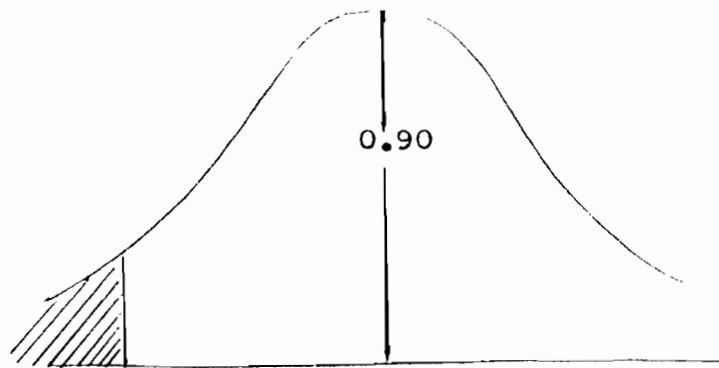
$H_1 : E < 0.90$  . Menos del 90 %, se considera que el servicio de buses no es eficiente en el AMSS.

Estadístico a emplear:  $Z = \frac{P_i - P}{\sigma_p}$  en donde:

$$\sigma_p = \sqrt{\frac{pq}{n} \times \frac{N - n}{N - 1}}$$

Nivel de Significación :  $\alpha = 0.05$

Regla de Decisión:



$$Z_c = - 1.64$$

Se aceptarán  $H_0$  si  $Z \geq - 1.64$

Datos:  $N = 1,454$

$$n = 56$$

$$p = 0.90$$

$$q = 0.10$$

Cálculo:

$$\sigma_p = \sqrt{\frac{0.90 \times 0.10}{56} \times \frac{1,454 - 56}{1,453}} \quad \text{en donde: } q = 1 - p$$

$$= 1 - 0.90$$

$$= 0.10$$

$$= \sqrt{\frac{125.82}{81,368}}$$

$$\sigma_p = 0.0393$$

$$Z = \frac{P_i - P}{\sigma_p}$$

$$Z = \frac{0.62 - 0.90}{0.0393}$$

$$Z = -7.1247$$

En donde  $P_i$  es la relación de 35 empresarios que manifiestan que la eficiencia es mayor o igual al 90 % o sea  $P_i = \frac{35}{56} = 0.62$

#### Conclusión:

Se rechaza la hipótesis nula ( $H_0$ ) dado que el valor de  $Z = -7.1247$  es menor que la  $Z_c = -1.64$ , de donde se deduce que se acepta la hipótesis alterna ( $H_i$ ), demostrándose así que el servicio de buses en el Area Metropolitana no es eficiente.

2) Enfocaremos los altos costos de mantenimiento, que influyen al deterioro del transporte colectivo de pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador.

$H_0 : p \leq 0.50$  El 50 % o menos de los empresarios consideraron que han experimentado incrementos en los costos, menor del 38.4 %.

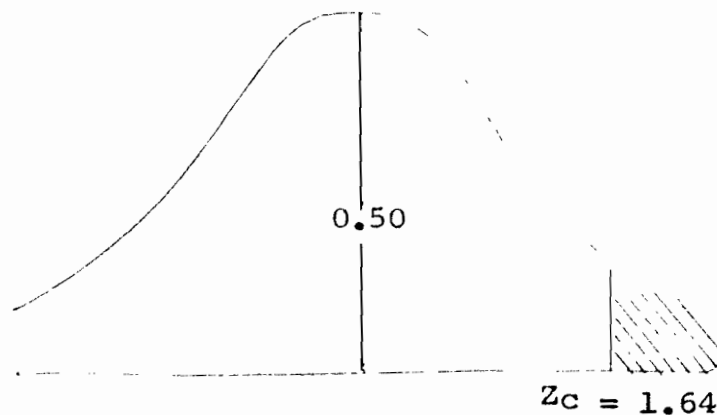
$H_1 : p > 0.50$  Más del 50 % de los empresarios han experimentado incrementos en los costos - de mantenimiento mayor al 38.4 %.

Estadístico a emplear :  $Z = \frac{P_i - P}{\sigma_P}$  en donde

$$\sigma_P = \sqrt{\frac{pq}{n} \times \frac{N - n}{N - 1}}$$

Nivel de significación :  $\alpha = 0.05$

Regla de decisión



Se acepta  $H_0$  si  $Z \leq 1.64$

Datos:  $N = 1,454$

$$n = 56$$

$$q = 0.50$$

$$p = 0.64$$

Calcular:

$$\sigma_p = \sqrt{\frac{0.50 \times 0.50}{56} \times \frac{1,454 - 56}{1,453}} \quad \text{en donde } q = 1-p$$

$$= 1 - 0.50$$

$$= 0.50$$

$$= \sqrt{\frac{349.5}{81,368}}$$

$$= 0.0655$$

$$Z = \frac{P_i - P}{\sigma_p} : \text{ en donde } P_i \text{ es la relación de los empresarios cuyos costos son mayores a } 38.4 \% \text{ entre el tamaño muestral o sea } P_i = \frac{36}{56}$$

$$= 0.64$$

$$Z = \frac{0.64 - 0.50}{0.0655}$$

$$= \frac{0.14}{0.0655}$$

$$= 2.1374$$

Conclusión:

Se rechaza la hipótesis nula (  $H_0$  ), ya que  $Z = 2.1374$

es mayor que  $Z_c = 1.64$ , de donde se concluye que más del -- 50 % de los empresarios experimentan incrementos en sus costos de más del 38.4 %.

b) La adquisición de insumos y tecnología importada -- para el servicio del transporte colectivo urbano del AMSS., es una limitante para su desarrollo.

1) Se comprobará la procedencia de los insumos, repues-  
tos y otros accesorios necesarios para el funcionamiento del  
transporte colectivo de pasajeros.

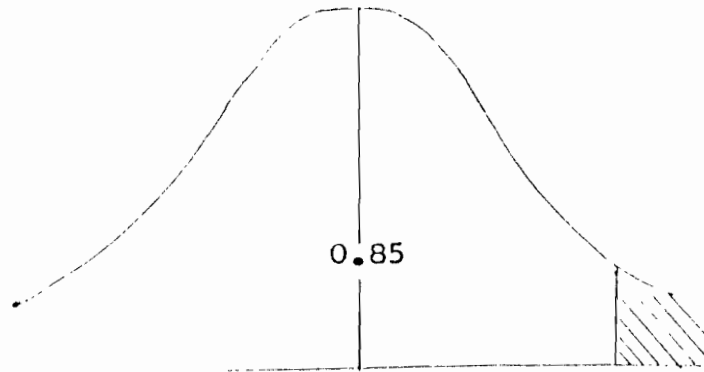
$H_0 : P \leq 0.85$  Los empresarios aducen que la proceden-  
cia de los insumos y repuestos en un --  
85 % o menos es del extranjero.

$H_1 : P > 0.85$  Los empresarios aducen que más del 85 %  
de los repuestos, proceden del extranjeo  
ro.

$$Z = \frac{P_i - P}{\sigma_p} \quad \text{en donde} \quad \sigma_p = \sqrt{\frac{pq}{n} \times \frac{N - n}{N - 1}}$$

Nivel de significación:  $\alpha = 0.05$

Regla de decisión



Se acepta  $H_0$  si  $Z \leq 1.64$

Datos:  $N = 1,454$

$n = 56$

$p = 0.85$

$q = 0.15$

Calcular :

$$\sigma_p = \sqrt{\frac{0.85 \times 0.15}{56} \times \frac{1,454 - 56}{1,454 - 1}} \quad \text{en donde } q = 1 - p$$

$$= 1 - 0.85$$

$$= 0.15$$

$$= \sqrt{\frac{0.1275 \times 1,398}{56 \quad 1,453}}$$

$$= \sqrt{\frac{178,245}{81,368}}$$

$$= 0.0468038$$

$Z = \frac{P_i - P}{\sigma_P}$  : En donde  $P_i$  es la relación de empresarios que manifiestan que el componente importado es mayor del 90 %, entre la muestra de 56 o sea  $P_1 = \frac{53}{56} = 0.9464$

$$Z = \frac{0.9464 - 0.85}{0.0468038}$$

$$Z = 2.06$$

### Conclusión:

Dado que  $Z = 2.06$ , es mayor que  $Z_c = 1.64$ , se rechaza la hipótesis nula (  $H_0$  ) y se acepta la hipótesis alterna, es decir que más del 85 % de los repuestos proceden del extranjero.

c) El manejo del precio del pasaje por parte del gobierno de manera politizada, frena el desarrollo del transporte colectivo urbano del AMSS.

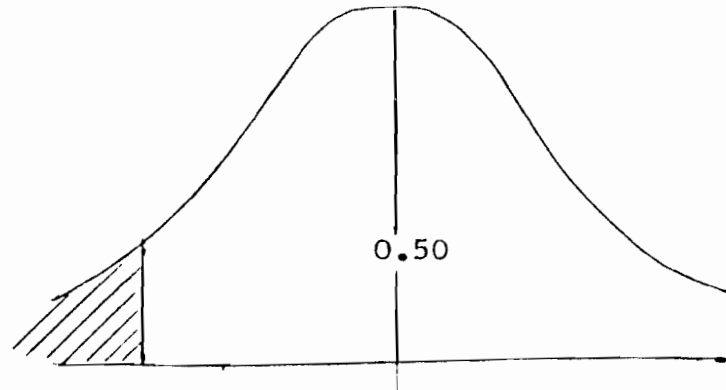
1) Se comprobará la participación de los empresarios de manera directa o indirecta en la determinación de tarifas.

$H_0 : P \leq 0.50$  La proporción de empresarios que manifiestan que su participación en la determinación de tarifas es menor o igual al 50 %.

$H_1 : P > 0.50$  Nos indica que la proporción de empresarios participan en la elaboración de las tarifas a más de 50 %.

Nivel de significación:  $\alpha = 0.05$

Regla de decisión:



$$z_c = -1.64$$

Se acepta  $H_0$  si  $z \leq -1.64$

Datos:  $N = 1,454$

$$n = 56$$

$$P = 53.5 \%$$

$$q = 0.465$$

Calcular:

$$\sigma_p = \sqrt{\frac{0.535 \times 0.465}{56} \times \frac{1454 - 56}{1,454 - 1}} \quad \text{en donde } q = 1 - p$$

$$= 1 - 0.535$$

$$= 0.465$$

$$= \sqrt{\frac{0.24645}{56} \times \frac{1,398}{1,453}}$$

$$= \sqrt{0.0044 \times 0.96215}$$

$$= 0.06506$$

$$Z = \frac{P_i - P}{\sigma_p}$$

en donde  $P_i$  es la relación de 30 empresarios que manifiestan haber tenido una participación en la determinación de tarifas entre una muestra de 56 empresarios.

$$P_i = \frac{30}{56} = 0.535$$

$$Z = \frac{0.535 - 0.50}{0.06506}$$

$$Z = 0.5379$$

### Conclusión

Se rechaza la hipótesis nula ( $H_0$ ), ya que  $Z = 0.5379$ , es mayor que  $Z_c = -1.64$ , es decir que la participación de los empresarios en la determinación de las tarifas es mayor del 50 %.

Según los resultados obtenidos a partir de las pruebas de hipótesis operadas mediante la curva normal, se ha llegado a la conclusión que las pruebas realizadas sustentan completamente la hipótesis general; es decir, que lo propuesto en su contenido, se está dado en la realidad por efectos - del modelo económico neoliberal.

#### 1. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION DE CAMPO.

La importancia que tiene al realizar una investigación de campo consiste en que la obtención de datos mediante una encuesta reflejan de manera fidedigna o confiable los resultados que de ella se obtengan.

Así se determinó que de el universo de empresarios -- propietarios de autobuses que operan o trabajan en el Area Metropolitana de San Salvador, era necesario pasar una encuesta a fin de estimar de manera precisa, los efectos que el modelo económico neoliberal ocasiona al sistema de transporte así como a los usuarios de este servicio.

### 1.1 PROCEDIMIENTO.

A continuación se detallan los pasos que se tomaron de base para realizar la encuesta o investigación de campo.

#### a) Fuente de Información.

Teniendo conocimiento que la Dirección General de Transporte Terrestre, es la rectora del sub-sector en estudio; se hizo acopio de los cuadros mensuales del mes de enero de 1992, en donde se encuentra registrado el universo de datos del Transporte Colectivo Urbano del AMSS., así como el registro nacional de direcciones privadas de los empresarios o propietarios de los autobuses que circulan, tanto en el área urbana, interdepartamental e internacional.

#### b) Revisión y Clasificación.

Empresarios con más de 1 vehículo, clasificándolo como propietario con 2 vehículos, 3 vehículos, 4 vehículos, etc., sacándose un resumen o sea la concentración de vehículos por empresarios y por ruta. Por lo que se tuvo que efectuar un listado por magnitud empresarial a fin de obtener un resulta-

do veraz, preciso y valedero para la estratificación.

- c) Elaboración de los Cuadros de Magnitud y Estratificación Empresarial en el AMSS.

CUADRO No.23

MAGNITUD EMPRESARIAL POR TENENCIA DE AUTOBUSES DEL AMSS.

| Propietario ó<br>Empresarios | Cantidad de Auto<br>buses en propiedad | Total de<br>autobuses |
|------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|
| 1,069                        | 1                                      | 1,069                 |
| 173                          | 2                                      | 346                   |
| 49                           | 3                                      | 147                   |
| 19                           | 4                                      | 76                    |
| 12                           | 5                                      | 60                    |
| 2                            | 6                                      | 12                    |
| 2                            | 7                                      | 14                    |
| 2                            | 9                                      | 18                    |
| 1                            | 11                                     | 11                    |
| 1                            | 12                                     | 12                    |
| 1                            | 14                                     | 14                    |
| 1                            | 15                                     | 15                    |
| 2                            | 16                                     | 32                    |
| 1                            | 17                                     | 17                    |
| 1                            | 25                                     | 25                    |
| 1                            | 27                                     | 27                    |
| 1,357                        |                                        | 1,895                 |

FUENTE: Elaboración propia a partir del cuadro resumen mensual de prestación del servicio de transporte. Enero 1992.

## CUADRO No. 24

## ESTRATIFICACION POR MAGNITUD EMPRESARIAL.

| Clase   | Fi <u>1/</u> | Pm <u>2/</u> | $Pm^2$ | $Fipm^2$ | $Fipm$  |
|---------|--------------|--------------|--------|----------|---------|
| 1 - 6   | 1,710        | 3.5          | 12.25  | 20947.5  | 5,985.0 |
| 7 - 16  | 116          | 11.5         | 132.25 | 15341.0  | 1,334.0 |
| 17 - 27 | 69           | 22.0         | 484.00 | 33396.0  | 1,518.0 |
|         | 1,895        | 37.0         | 628.50 | 69684.5  | 8,837.0 |

FUENTE: Elaboración propia a partir del cuadro de magnitud empresarial.

1/ Fi = Frecuencia absoluta de autobuses en propiedad, correspondiente a cada clase.

2/ Pm = Punto medio de autobuses en propiedad comprendido en cada clase.

## 1.2 Determinación del Tamaño de la Muestra.

Para la determinación del tamaño de la muestra se empleó el " muestreo aleatorio estratificado " apoyándose en el cuadro No. 23 sobre la magnitud empresarial por tenencia de autobuses y para ello se establecieron los criterios siguientes:

a) Una probabilidad de 95 %

- b)  $e$  = Magnitud de error fijándolo en 1.016 ya que la determinación de un tamaño de error mayor determinaría un tamaño muestral muy pequeño, lo cual no sería representativo del universo en estudio.
- c)  $\sigma$  = de 3.88 obtenida a partir del cuadro No. 24 que se refiere a la estratificación por magnitud empresarial.
- d)  $Z = 1.96$  que corresponde a la probabilidad de 95 %.
- e) Fórmula para la obtención del Tamaño de la Muestra:
- $$n = \frac{Z^2 \sigma^2}{e^2}$$
- f) Fórmula para la obtención de la varianza

$$\sigma^2 = \sum \frac{F_i P_m^2}{N} - \sum \left( \frac{F_i p_m}{N} \right)^2$$

#### DESARROLLO

$$\sigma^2 = \sum \frac{F_i P_m^2}{N} - \sum \left( \frac{F_i p_m}{N} \right)^2$$

$$\sigma^2 = \frac{69684.5}{1895.0} - \left( \frac{8837.0}{1895.0} \right)^2$$

$$\sigma^2 = 36.772823 - 21.746595$$

$$\sigma^2 = 15.026228$$

$$\sigma = 3.88$$

### 1.3 Cálculo del Tamaño de la Muestra.

$$n = \frac{z^2 \sigma^2}{e^2}$$

Sustituyendo

$$n = \frac{(1.96)^2 (3.88)^2}{(1.016)^2}$$

$$n = \frac{3.8416 \times 15.026}{1.032256}$$

$$n = 55.92$$

Por aproximación

$n = 56$  Empresarios de autobuses a entrevistar.

### 1.4 SELECCION Y UBICACION DE EMPRESARIO.

#### a) Selección.

Este proceso se realizó mediante la estimación de un intervalo que resulta de la razón del universo entre el número que se obtuvo en la definición del tamaño de la muestra; así:

Universo: 1895 autobuses

Tamaño de la Muestra : 56 Empresarios

$$\text{Intervalos} = \frac{1895}{56} = 34$$

Intervalo que se empleó para la selección al azar de -  
los propietarios contenidos en los cuadros mensuales -  
de la Dirección General de Transporte Terrestre, según  
anexos.

b) Ubicación.

De acuerdo a la dimensión del intervalo y hecha la es-  
cogitación al azar de los propietarios, se confrontan  
éstos con los listados de direcciones que posee la -  
DGTT., y así ubicarlos de manera más precisa.

Ver anexos No. 6

## CAPITULO IV: CONCLUSIONES Y POLITICA PROPUESTA.

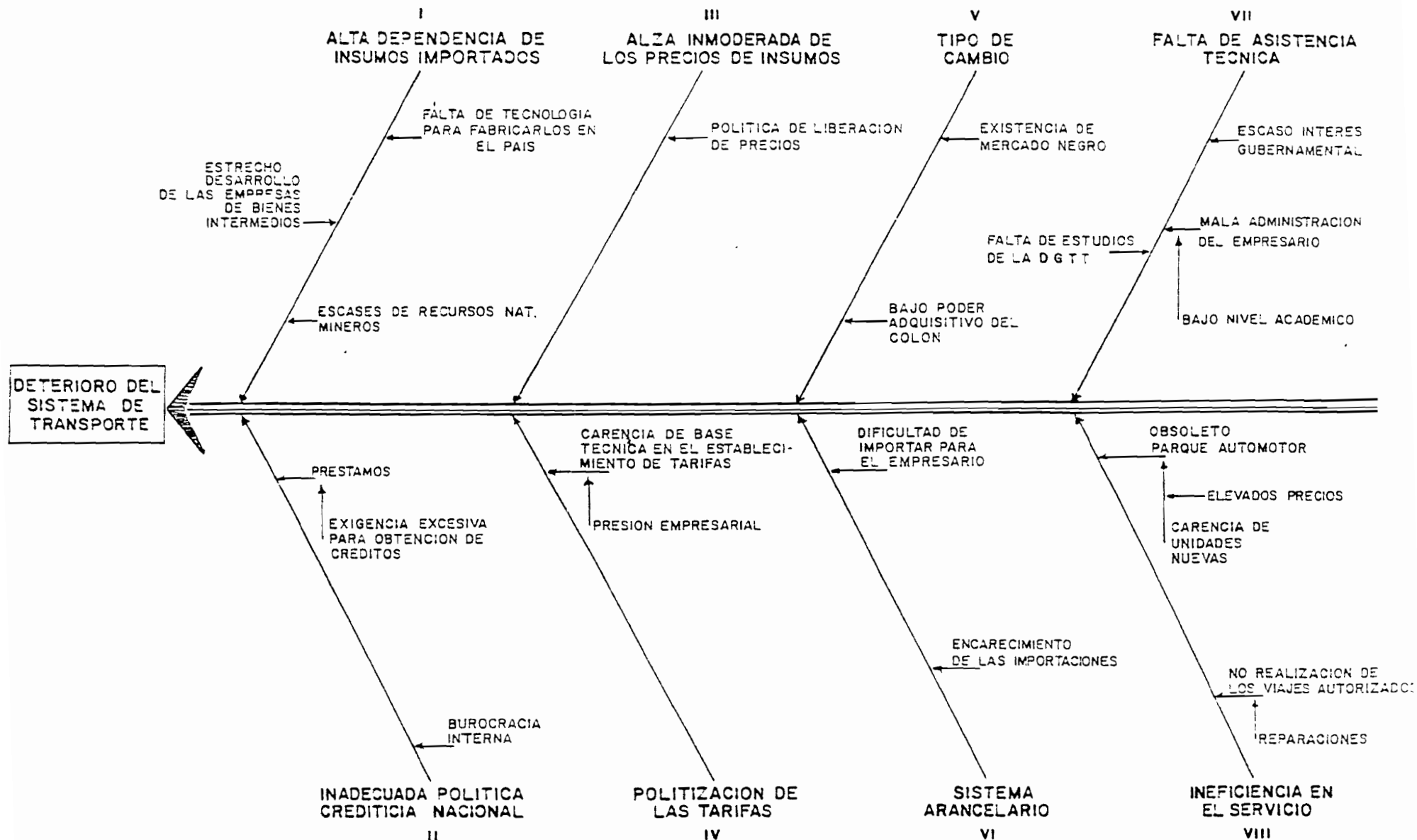
Después de identificar de manera específica, los problemas que por efectos del modelo económico neoliberal han acentuado la necesidad de estimular, reactivar y desarrollar el sistema de transporte colectivo de pasajeros, específicamente del AMSS., se observa que éstos confluyen en el deterioro del sistema de transporte y considerando, la importancia que éste tiene por ser un servicio básico y prioritario para la movilización de pasajeros que en su mayoría pertenecen al estrato de más bajos ingresos de la población, se propone una política acorde con el plan de desarrollo económico y social, con el objeto de plantear soluciones que vengan a reactivar este servicio; para ello se propone la política - de Estabilización del Transporte Colectivo de Pasajeros - del AMSS, que contará con objetivos, metas, estrategias, - instrumentos y medidas, y para que dicha política no quede a nivel de señalamiento, se propone la manera de solucionar los problemas con la participación de los sectores involucrados, para ello se presentan en forma esquemática y resumida en el gráfico No. 2 las causas primarias, secundarias, terciarias, etc. que conducen al deterioro de este subsector. Es decir, que en el esquema se identifica el problema general del transporte colectivo de pasajeros, indicándose con números romanos, las causas primarias en orden de prio-

ridad, que dan origen al deterioro del transporte colectivo de pasajeros las cuales mediante un línea diagonal se relacionan y confluyen al origen.

Las causas secundarias y terciarias son aquellas que se relacionan a través de una línea que conduce a las causas - primarias.

GRAFICA No. 2

## PROBLEMA Y CAUSAS



FUENTE: Elaboración propia

## A. CONCLUSIONES.

1- El liberalismo se fundamenta en principios como la libertad individual, libertad de competencia, así como en características y leyes que han sido retomados por el neoliberalismo para sustentar su teoría, pero como diferencia supone que no es el orden natural el que logrará el equilibrio económico, sino se rán las acciones predeterminadas en compaginación - de la sociedad con el gobierno.

El modelo neoliberal por medio de sus principios supone tendencias autorreguladoras que aumentan los - niveles de producción; así mismo pretende reducir - el sector público, eliminar la relación del Estado en las actividades productivas y liberar los precios.

2- El Ministerio de Economía, mediante la Dirección General de Transporte Terrestre pretende entre sus objetivos principales, lograr la eficiencia del servicio de transporte público a través de la integración económica y social, pero en la realidad no ha tratado de buscar una solución al problema, interviniendo solo en ocasiones de presión cuando el subsector empresarial exige incremento tarifario.

El modelo neoliberal pretende mediante la libre competencia, eliminar los monopolios y oligopolios de los servicios básicos, pero en la práctica entra en contradicción con la situación actual, ya que se detectan rutas cubiertas por un solo empresario, monopolizando por completo dicha ruta, sin que la Dirección General de Transporte Terrestre intervenga en estos casos.

El sub-sector cuenta para su desarrollo con la participación de diferentes instituciones públicas y privadas, quienes no funcionan de manera conjunta, ya que operan en forma individual o particularmente.

- 3- El Modelo neoliberal mediante la aplicación de la medida de liberación de precios, ha contribuido a deteriorar aún más el sub-sector transporte, ya que los insumos y repuestos para el mantenimiento de las unidades ha sufrido un alza del 38.40 % en su adquisición contradiciéndose con lo propuesto en el plan económico y social, que alcanzaría en los últimos años del período de gobierno hasta el 10 % en el nivel de inflación, pero con la aplicación del IVA, la calidad de vida de los usuarios ( población ), presenta un mayor deterioro y con el último incremento en la tarifa, se afecta aún más los ingresos del sector usuario -

principalmente aquel de escasos recursos.

Mediante la creación de los servicios especiales y - preferenciales, lo que ha logrado el modelo neoliberal sobre el sub-sector transporte, es la división entre empresarios, y hacer desaparecer en forma gradual el servicio ordinario o tradicional, esto se consigue - con la eliminación gradual del subsidio diesel lo que obliga al empresario a trasladarse al servicio preferencial, procurando incrementar sus ingresos.

- 4- El sub-sector Transporte Colectivo de Pasajeros se ve limitado por la alta dependencia de insumos importados y por la falta de tecnología para fabricarlos en el país por las empresas de bienes intermedios.

La eficiencia en el servicio del Transporte Colectivo Urbano del Area Metropolitana de San Salvador, se ve limitada por la no realización de todos los viajes - autorizados por ruta, las malas condiciones de la red vial, la afluencia masiva de usuarios a la misma hora.

El crecimiento poblacional aunado a otros determinantes de la demanda de transporte colectivo de pasajeros, como son los gustos y preferencias, capacidad de pago, nivel de tarifas, etc. origina una demanda insatisfecha de gran magnitud.

La oferta de autobuses para el traslado de pasaje--ros no ha variado significativamente en los últimos 3 años de gestión del actual gobierno, sino única--mente se ha diversificado en cuanto a clase de servicio.

El nivel de utilización en las horas de mayor demanda a que se ven sometidas las unidades del transporte público de pasajeros, conducen a un acelerado deterioro y obsolescencia de las mismas.

La existencia del sistema paralelo de transporte colectivo de pasajeros por microbuses se originó por la contracción de la oferta del servicio colectivo, motivado por paros decretados y quemas de autobuses, justificando de esta manera la permanencia, expansión y proliferación de los microbuses, al grado de haberse incorporado en casi un 90 % a las rutas de autobuses existentes en el Area Metropolitana de - San Salvador.

B. POLITICA PROPUESTA PARA LA ESTABILIZACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

Siempre que se han tomado algunas medidas de política que se refiere al transporte colectivo de pasajeros, se ha debido a problemas coyunturales en la prestación del servicio, detectándose que no existe una política integral definida, que el gobierno haya adoptado para atender dicha actividad. Es por ello, que se propone esta política a fin - de buscar primero su estabilidad y en seguida su desarrollo.

1. OBJETIVOS.

- 1.1 Establecer un servicio de transporte público de pasajeros que satisfaga las necesidades del usuario en cuanto a comodidad, seguridad y puntualidad, que al empresario le permita operar con eficiencia.
- 1.2 Iniciar la estabilización y el desarrollo del subsector Transporte Colectivo de Pasajeros del Area Metropolitana de San Salvador, a fin de prestar - un mejor servicio al usuario.

- 1.3 Buscar la unificación de Tarifas del Transporte - Colectivo de Pasajeros del Area Metropolitana de San Salvador, procurando la autosuficiencia del - sub-sector mediante el establecimiento de tarifas acordes a los ingresos de los usuarios.
- 1.4 Disminuir los efectos negativos que ha generado - la aplicación del modelo económico neoliberal en el sub-sector.
- 1.5 Buscar la integración de los sectores involucrados en el sub-sector Transporte: Gobierno, Empresarios y Usuarios.

## 2. METAS.

- 2.1 Incrementar el grado de eficiencia actual que es del orden de 59.3 % a nivel del 90 % encaminado a lograr el pleno empleo de los recursos, en un periodo de 3 años a una tasa de crecimiento del 14.92 % anual, en relación a los viajes efectivamente realizados.
- 2.2 Mantener un desarrollo real y sostenido del sub-sector Transporte Colectivo de Pasajeros, mediante el incremento de la flota de autobuses de -

acuerdo a la tasa de crecimiento anual de la demanda, que es de 81.9 %, estableciendo para ello incremento anual de 250 autobuses para los años 1993, 1994 y - 200 autobuses para 1995. Siendo necesario para ello el reordenamiento del tráfico vehicular del distrito comercial central y la asignación de vías alternas de circulación.

- 2.3 Elaborar estudios técnicos de tarifas que permitan determinar de manera precisa los costos de operación del transporte por autobuses, mediante un control de ingresos de los empresarios, a fin de establecer tarifas que permitan la obtención de utilidades - acordes al ingreso del usuario. A partir de enero de 1993 y actualizando en períodos no mayores de 1 año.
- 2.4 Elevar la participación del sub-sector transporte - colectivo de pasajeros en el Producto Territorial - Bruto ( PTB ) de 6.321 % en 1991 a 8 % a finales de 1993, como resultado de haber elevado la eficiencia en un 90 %.
- 2.5 Ejercer en el primer semestre de 1993 control de - precios sobre los repuestos e insumos necesarios pa

ra el funcionamiento de las unidades de transporte y mantenerlas constantes a fin de reducir el nivel del costo de operación que es del orden en 38.40 % en relación al año 1991, con el propósito de que la inflación en este sub-sector se mantenga - en una tasa de 15 % para el próximo año 1993 y en 1994 se reduzca al 10 %.

- 2.6 Iniciar seminarios a partir de 1993 en forma permanente a fin de establecer los mecanismos que conduzcan a la participación de gobierno, empresarios y usuarios, para determinar las necesidades del - sub-sector.

### 3. ESTRATEGIA.

- 3.1 El sub-sector transporte colectivo de pasajeros - por autobuses requiere la implementación de medidas que modernicen este servicio, en el sentido de adecuarlo a las necesidades del usuario, creando las condiciones de estabilización política y factibilidad económica para fomentar la iniciativa del empresario a fin de que se vea motivado a invertir - para prestar un mejor servicio. En cuanto a condiciones de desplazamiento de pasajeros ( comodidad y seguridad ), lo cual propicia bienestar al usua-

rio, tendiendo a la estabilidad social.

Esto requiere de la colaboración y participación - de organismos que coadyuven a fomentar la importación de unidades nuevas, así como insumos y repuestos, de manera que no se vean afectados por aranceles aduaneros e impuestos por introducción e internación.

Fomentar las políticas crediticias dirigidas al - subsector y que al momento se encuentran vigentes, por otras que permitan un mayor acceso al crédito a fin de dinamizarlo y facilitar la obtención de - nuevas unidades, procurando al mismo tiempo una - unificación de marcas y modelos, para facilitar el mantenimiento y reparación de las unidades por la existencia estandarizada de repuestos.

#### 4. INSTRUMENTOS.

4.1 Reglamentar los horarios de manera estratificada - para la industria, comercio, educación y sector gubernamental con el apoyo de un crecimiento gradual de la flota de autobuses de acuerdo a la demanda - del servicio de transporte colectivo de pasajeros.

- 4.2 Actualizar el reglamento que rige a la Dirección - General de Transporte Terrestre, ya que el que se encuentra en vigencia data de 1957 a fin de iniciar el reordenamiento del tráfico vehficular, mejoramiento y extensión de la red vial en el Area Metropolitana de San Salvador, a través de la intervención - del Departamento General de Tránsito en cuanto a establecer una reglamentación de la señalización, - vías de acceso y semaforización adecuada a fin de lograr una mayor fluidez en las arterias capitalinas.
- 4.3 Identificar los costos reales en que incurren los empresarios a través de la implementación de un - programa de control sobre ingresos y costos, para determinar tarifas que no lesionen el ingreso del usuario.
- 4.4 La aplicación de una política arancelaria adecuada para la importación de autobuses, repuestos y accesorios para el transporte colectivo de pasajeros.
- 4.5 Impulsar la formación de un organismo nacional que represente la integración o participación de todos los sectores involucrados en la actividad del transportación.

porte terrestre, con instituciones gubernamentales, privadas y el sector usuario.

4.6 De acuerdo al plan económico y social se hace necesario planificar el sistema de transporte colectivo con el propósito de plantear medidas tendientes a proporcionar un tratamiento integral del servicio.

## 5. MEDIDAS.

5.1 Con base a una adecuada política monetaria y crediticia se deben ajustar las tasas para préstamos - concedidos a los empresarios de autobuses, así como eliminar los toques de créditos, para procurar la - estabilización del sub-sector, con el propósito de que el Banco Central de Reserva y el Fondo de Fian-- ciamiento y Garantía para la Pequeña Empresa - ( FIGAPE ), oriente de una mejor manera los recursos financieros de este sub-sector.

5.2 Los préstamos concedidos a los empresarios de autobuses deben presentar la característica de ser - blandos y que no estén atados a garantías hipotecarias a fin de que el Banco Central de Reserva y -

FIGAPE, realicen estudios más reales y los empresarios se vuelvan sujetos de crédito.

- 5.3 Promulgar por medio del Ministerio de Economía la Ley de zonas francas y recintos fiscales a fin de iniciar condiciones favorables para la inversión extranjera y estimular la inversión nacional para el establecimiento de empresas productoras de bienes intermedios ( repuestos, carrocerías ) destinados al consumo del sub-sector transporte colectivo de pasajeros, para minimizar la dependencia externa.
- 5.4 Permitir la intervención del Ministerio de Economía por medio de la Dirección de Protección al Consumidor e Industria, regulando y fijando precios para el sub-sector transporte colectivo, por razones de bienestar social y el carácter estratégico que representan este servicio, a fin de eliminar las perturbaciones ocasionadas por el modelo neoliberal.
- 5.5 Determinar las tarifas a fin de establecerlas equitativamente sin afectar los intereses de los sectores involucrados, procurando la autosuficiencia

mediante la eliminación gradual del subsidio, por medio de la intervención de la Dirección General de Transporte Terrestre.

- 5.6 Crear los mecanismos para el establecimiento de una proceduría, orientada por el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo ( INSAFOCOOP ), cuyo fin sea importar directamente los insumos que se requieren para su funcionamiento, para contrarrestar el alza inmoderada de los precios de los insumos demandados por el Transporte Colectivo de Pasajeros del Area Metropolitana de San Salvador.

## ANEXO No. 1

LISTADO DE RUTAS, VIAJES AUTORIZADOS Y UNIDADES TRABAJANDO EN EL AMSS.

A OCTUBRE DE 1992.

| Ruta | Clase de Servicio |    |   | Vehículos |       | Viajes Autoriza-<br>dos/vehículo | Total de Viajes<br>Autorizados/mes | Viajes<br>Realizados | Viajes No<br>Realizados |
|------|-------------------|----|---|-----------|-------|----------------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------------------|
|      | C                 | P  | E | Autor.    | Trab. |                                  |                                    |                      |                         |
| A    | 30                |    |   | 30        | 30    | 10                               | 9,000                              | 7,129                | 1,871                   |
| B    | 12                |    |   | 12        | 12    | 8                                | 2,880                              | 1,840                | 1,040                   |
| C    | 14                |    |   | 14        | 14    | 6                                | 2,520                              | 1,745                | 775                     |
| 1    | 24                | 3  |   | 27        | 25    | 8                                | 6,480                              | 3,996                | 2,484                   |
| 2-A  | 28                | 7  |   | 35        | 31    | 8                                | 8,400                              | 5,405                | 2,995                   |
| 2-B  | 60                | 3  |   | 63        | 63    | 8                                | 15,120                             | 10,530               | 4,590                   |
| 3    | 40                | 10 |   | 50        | 45    | 5                                | 7,500                              | 4,330                | 3,120                   |
| 4-T  | 26                | 3  |   | 29        | 29    | 8                                | 6,960                              | 4,767                | 2,193                   |
| 4-S  | 17                | 4  |   | 21        | 15    | 12                               | 7,560                              | 2,611                | 4,949                   |
| 5    | 12                | 27 |   | 39        | 39    | 8                                | 9,360                              | 6,254                | 3,106                   |
| 6    | 17                | 21 |   | 38        | 33    | 8                                | 9,120                              | 5,660                | 3,440                   |
| 7    | 27                |    |   | 27        | 14    | 9                                | 7,290                              | 3,376                | 3,914                   |

ANEXO No. 1 - A

| Ruta | Clase de Servicio |    |   | Vehículos |       | Viajes Autoriza<br>dos/Vehículo | Total de Viajes<br>Autorizados/mes | Viajes<br>Realizados | Viajes no<br>Realizados |
|------|-------------------|----|---|-----------|-------|---------------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------------------|
|      | O                 | P  | E | Autor.    | Trab. |                                 |                                    |                      |                         |
| 7-C  | 31                | 15 |   | 46        | 42    | 6                               | 8,280                              | 4,682                | 3,598                   |
| 7-D  | 20                | 16 |   | 36        | 34    | 8                               | 8,640                              | 4,703                | 3,937                   |
| 7-E  |                   | 3  |   | 3         | 3     | 7                               | 630                                | 270                  | 360                     |
| 8    | 18                |    |   | 18        | 18    | 8                               | 4,320                              | 2,786                | 1,534                   |
| 9    | 43                | 29 |   | 72        | 70    | 6                               | 12,960                             | 8,825                | 4,135                   |
| 10   | 27                | 6  |   | 33        | 30    | 7                               | 9,630                              | 4,059                | 2,871                   |
| 11   | 15                |    |   | 15        | 13    | 8                               | 3,600                              | 1,779                | 1,821                   |
| 12   | 29                | 15 |   | 44        | 24    | 12                              | 15,840                             | 3,571                | 12,269                  |
| 13   | 41                | 2  |   | 43        | 38    | 7                               | 9,030                              | 5,646                | 3,384                   |
| 14   | 17                |    |   | 17        | 17    | 6                               | 3,060                              | 1,401                | 1,659                   |
| 14-A |                   | 7  |   | 7         | 7     | 6                               | 1,260                              | 583                  | 677                     |
| 15   | 12                |    |   | 12        | 12    | 6                               | 2,160                              | 1,412                | 748                     |
| 16   | 9                 | 3  |   | 12        | 12    | 10                              | 3,600                              | 2,591                | 1,009                   |

## ANEXO No. 1-B

| Ruta | Clase de Servicio |    |   | Vehículos |       | Viajes Autoriza<br>dos/vehículo | Total de Viajes<br>Autorizados/mes | Viajes<br>Realizados | Viajes No<br>Realizados |
|------|-------------------|----|---|-----------|-------|---------------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------------------|
|      | O                 | P  | E | Autor.    | Trab. |                                 |                                    |                      |                         |
| 17   | 19                |    |   | 19        | 19    | 4                               | 2,280                              | 1,684                | 596                     |
| 19   | 11                |    |   | 11        | 9     | 7                               | 2,310                              | 1,444                | 866                     |
| 20   | 25                |    |   | 25        | 25    | 10                              | 7,500                              | 5,573                | 1,927                   |
| 21   | 42                |    |   | 42        | 41    | 7                               | 8,820                              | 5,168                | 3,652                   |
| 22   | 29                |    | 7 | 36        | 34    | 8                               | 8,640                              | 5,177                | 3,463                   |
| 23   | 27                |    |   | 27        | 27    | 8                               | 6,480                              | 4,206                | 2,274                   |
| 24   | 10                |    |   | 10        | 9     | 7                               | 2,100                              | 1,525                | 575                     |
| 26   | 19                | 11 |   | 30        | 29    | 7                               | 6,300                              | 4,048                | 2,252                   |
| 27   | 69                |    |   | 69        | 67    | 7                               | 14,490                             | 4,897                | 9,593                   |
| 28   | 19                | 1  |   | 20        | 19    | 12                              | 7,200                              | 4,572                | 2,628                   |
| 29   | 92                | 13 |   | 105       | 102   | 8                               | 25,200                             | 15,998               | 9,202                   |
| 30   | 7                 | 40 |   | 47        | 46    | 7                               | 9,870                              | 7,020                | 2,850                   |
| 31   | 36                |    |   | 36        | 33    | 6                               | 6,480                              | 3,368                | 3,112                   |

## ANEXO No. 1-C

| Ruta | Clase de Servicio |    |    | Vehículos |       | Viajes Autoriza-<br>dos/Vehículo | Total de Viajes<br>Autorizados/mes | Viajes<br>Realizados | Viajes No<br>Realizados |
|------|-------------------|----|----|-----------|-------|----------------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------------------|
|      | O                 | P  | E  | Autor.    | Trab. |                                  |                                    |                      |                         |
| 32   | 5                 |    |    | 5         | 1     | 3                                | 1,200                              | 144                  | 1,056                   |
| 33-A | 20                | 3  |    | 23        | 22    | 3                                | 5,520                              | 3,201                | 2,319                   |
| 33-B | 20                | 1  |    | 21        | 21    | 7                                | 4,410                              | 3,150                | 1,260                   |
| 34   | 34                | 2  |    | 36        | 35    | 7                                | 7,560                              | 5,373                | 2,187                   |
| 36   | 1                 |    |    | 1         | 1     | 6                                | 180                                | 115                  | 65                      |
| 38-A | 30                |    |    | 30        | 27    | 6                                | 5,400                              | 2,473                | 2,922                   |
| 38-B | 50                | 7  |    | 57        | 52    | 7                                | 11,970                             | 5,976                | 5,994                   |
| 38-C | 33                |    |    | 33        | 31    | 7                                | 6,930                              | 3,412                | 3,518                   |
| 41-A | 30                | 11 |    | 41        | 40    | 8                                | 9,340                              | 5,963                | 3,877                   |
| 41-B | 32                | 7  |    | 39        | 34    | 8                                | 9,360                              | 5,267                | 4,093                   |
| 41-C | 8                 | 2  |    | 10        | 10    | 3                                | 2,400                              | 1,503                | 897                     |
| 41-D |                   | 36 |    | 36        | 35    | 7                                | 7,560                              | 5,847                | 1,713                   |
| 42   | 39                | 2  | 36 | 77        | 77    | 6                                | 13,860                             | 9,903                | 3,957                   |

## ANEXO No. 1-D

| Ruta  | Clase de Servicio |     |    | Vehículos |       | Viajes Autoriza | Total de Viajes | Viajes     | Viajes No  |
|-------|-------------------|-----|----|-----------|-------|-----------------|-----------------|------------|------------|
|       | O                 | P   | E  | Autor.    | Trab. | Sec/vehículo    | autorizados/mes | Realizados | Realizados |
| 43    | 11                |     |    | 11        | 11    | 11              | 3,630           | 2,807      | 829        |
| 44    | 3                 | 44  |    | 47        | 41    | 7               | 9,370           | 4,509      | 5,361      |
| 46AB  | 30                |     | 14 | 44        | 43    | 10              | 13,200          | 9,279      | 3,921      |
| 48    | 19                |     |    | 19        | 19    | 10              | 5,700           | 4,454      | 1,236      |
| 52    | 11                | 20  |    | 31        | 31    | 8               | 7,440           | 5,463      | 1,977      |
| 101AB | 217               |     |    | 217       | 213   | 7               | 45,570          | 23,543     | 22,027     |
| 101B  |                   | 26  |    | 26        | 24    | 7               | 5,460           | 3,609      | 1,771      |
| 101C  | 23                | 2   |    | 25        | 25    | 6               | 4,500           | 2,932      | 1,568      |
| TOTAL | 1,590             | 402 | 57 | 2,049     | 1,929 |                 | 461,730         | 273,719    | 188,011    |

FUENTE: Elaboración propia a partir de los cuadros resumen mensual de la Dirección General de Transporte Terrestre.

## ANEXO No. 2

GRADO DE EFICIENCIA POR VIAJES EFECTUADOS EN  
EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DEL AREA METRO  
POLITANA DE SAN SALVADOR.

ABRIL - 1992.

|                      | Valores<br>Absolutos | Valores<br>Relativos |             |
|----------------------|----------------------|----------------------|-------------|
| Viajes Efectuados    | 8291                 | 62 %                 | Eficiencia  |
| Viajes no Efectuados | 4824                 | 38 %                 | Deficiencia |
| Viajes Autorizados   | 13115                | 100 %                |             |

FUENTE: Elaboración propia a partir de encuesta  
realizada a 56 empresarios de autobuses  
del Area Metropolitana de San Salvador.

## ANEXO No. 3

ESTIMACION DE INCREMENTO DE COSTO DEL  
TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DEL AREA  
METROPOLITANA DE SAN SALVADOR. ( % ).

MAYO - JUNIO DE 1992.

| Tramos en<br>Porcentaje |     | Número | %      | Costo   |
|-------------------------|-----|--------|--------|---------|
| 1                       | 10  | 2      | 3.57   | 11.0    |
| 11                      | 20  | 8      | 14.29  | 124.0   |
| 21                      | 30  | 10     | 17.86  | 225.0   |
| 31                      | 40  | 11     | 19.64  | 390.5   |
| 41                      | 50  | 7      | 12.50  | 318.5   |
| 51                      | 60  | 5      | 8.93   | 277.5   |
| 61                      | 70  | 2      | 3.57   | 131.0   |
| 71                      | 80  | 1      | 1.78   | 75.5    |
| 81                      | 90  | 1      | 1.78   | 85.5    |
| 91                      | 100 | 4      | 7.14   | 382.0   |
| 101                     | más | 0      | 0      | 0       |
| H. O.                   |     | 5      | 8.93   | 0.0     |
| TOTAL                   |     | 56     | 100.00 | 2,020.5 |

FUENTE: Datos elaborados de encuesta.

ANEXO No. 4  
COMPONENTE IMPORTADO DE INSUMOS  
PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO.

| Empresarios |        | % de Componentes |
|-------------|--------|------------------|
| No.         | %      | Importado        |
| 52          | 92.85  | 5                |
| 1           | 1.79   | 10               |
| 3           | 5.36   | 15               |
| 56          | 100.00 |                  |

FUENTE: Datos obtenidos de encuesta, realizada a 56  
empresarios de autobuses del Area metropoli  
tana de San Salvador.

## ANEXO No. 5

PARTICIPACION DE EMPRESARIOS DE AUTOBUSES DEL SERVICIO  
COLECTIVO URBANO DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR  
EN EL INCREMENTO DE LA TARIFA.

| Concepto                                            | No. | %     |
|-----------------------------------------------------|-----|-------|
| Participación en el incremento<br>de la tarifa      | 30  | 53.6  |
| No participación en el incre-<br>mento de la tarifa | 26  | 46.4  |
| TOTAL                                               | 56  | 100.0 |

FUENTE: Datos obtenidos de encuesta, a 56 Empresarios  
de Autobuses del Area Metropolitana de San -  
Salvador.

## ANEXO No. 6

LISTADO POR NOMBRE Y UBICACION DE EMPRESARIOS PROPIETARIOS DE AUTOBUSES ENCUESTADOS.

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                                      | <u>Empresa</u> |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| A           | Carlos Preza Rodríguez<br>Dirección: 4a. Av. Sur, No.3-8,<br>Santa Tecla.                                      | Linda Liz      |
| B           | José René Bonilla Romero<br>Dirección: Prolongación C. Ra-<br>món Bellosó, Pje. San José - 86,<br>San Jacinto. | J. R.          |
| 1           | Luis Alonso Portillo Aguilar<br>Dirección: Residencial San -<br>Luis, Ave. 4 # 12, Ciudad.                     | San Luis       |
| 2A          | José León Deras Erazo<br>Dirección: BL. D, H - 20 Col.<br>Largo Limón, Apopa.                                  | Deras          |
| 2B          | Antonio Hernández Girón<br>Dirección: 29 Calle Pte. # 203,<br>Ciudad.                                          | Ezequiel       |
| 3           | Pablo Alberto Gómez<br>Dirección: Boulevard Venezuela<br>1903, S. S.                                           | P. Alberto G.  |
| 4           | ACOTUD DE R.L.<br>Dirección: Av. Paleca No.44,<br>Ciudad Delgado.                                              | ACOTUD DE R.L. |

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                                     | <u>Empresa</u>   |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 4           | Jorge Alberto Gutiérrez G.<br>Dirección: Col. Jardines de Non<br>pejón, Pje. 2 No. 2, San Salvador.           | Gutiérrez        |
| 6           | Eidencio Martínez Martínez<br>Dirección: Cantón Arenal, Ciu-<br>dad Delgado.                                  | Martínez         |
| 7           | ACODETIS DE R. L.<br>Dirección: Km. 3.5 Carretera<br>Panamericana, Ilopango.                                  | ACODETIS DE R.L. |
| 7D          | Clotilia del Carmen Alfaro de<br>Mantánilla<br>Dirección: Reparto Jardín 2,<br>Pje. Roosevelt, 13, Mejicanos. | HAURI            |
| 7C          | Miguel Antonio Portillo Cerna<br>Dirección: Col. Jardín, Pje. 6,<br>No. 1, Mejicanos.                         | Portimar         |
| 8           | Jorge Alberto Villalobos Franco<br>Dirección: Col. Dina, 3a. C. Pte.<br>No. 2137, San Salvador.               | Jorge Alberto    |
| 9           | Daniel H. Lenus Lenández<br>Dirección: Col. Sta. Lucía,<br>Pje. U N 113, Ilopango.                            | Silvia Adela     |
| 10          | Carlos Alfredo Benón Jor<br>Dirección: Col. El Mirador,<br>Pje. 1, S. Marcos.                                 | Fres M.          |

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                           | <u>Empresa</u>  |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 11          | José Antonio Gómez<br>Dirección: Col. San Antonio N-3,<br>Block G, N-31, San Marcos.                | Jocrisilma      |
| 12          | Pablo Joaquín Doñan Ortíz<br>Dirección: Calle Principal N-7,<br>Col. Vista Hermosa, San Salvador.   | T.A. M.         |
| 14          | Pedro Albino Solano Castillo<br>Dirección: Col. San Joaquín Pte.,<br>No. 216, Zona 7, San Salvador. | PAS             |
| 17          | Miguel Angel Cruz Ortiz<br>Dirección: Co. Sta. Lucía Rosa-<br>rio de Mora.                          | China Mercedes  |
| 19          | Carlota Yanira B. de Montano<br>Dirección: 16a. S. No.644, Col.<br>El Carmen, San Salvador.         | Burgos          |
| 21          | Manuel de Jesús Murillo A.<br>Dirección: Col. Las Rosas. Av.<br>Los Cedros, No.40, San Salvador.    | Estelita Expres |
| 22          | ACIT DE R.L.<br>Dirección: Boulevard del Ejercito<br>Ciudad.                                        | ACIT DE R.L.    |
| 23          | María Elena Durán de Cevallos<br>Dirección: Col. San Mateo, C. Ca<br>racas, 2-H, San Salvador.      | L E O           |

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                                         | <u>Empresa</u>   |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 24          | Julio Marcial Rivas Hernández<br>Dirección: Col. Veracruz, C.<br>Principal No. 7, Cuscatancingo.                  | Ivette Karina    |
| 26          | Pedro Flores Vázquez<br>Dirección: Col. San Joaquín Oto.<br>C." A " # 29, Ciudad.                                 | La Conquista     |
| 27          | José Herbert Alvaranga Cardoza<br>Dirección: Pje. Las Rosas # 3, Col.<br>Universitaria, San Salvador              | Herbert William  |
| 28          | Roberto Valencia Urrutia<br>Dirección: C. San Antonio, Block<br>B-No. 9, San Marcos.                              | Salumar          |
| 29          | Blanca Alicia Machuca de Arévalo<br>Dirección: Final C. Los Pinos,<br>Edificio 65, Apartamento 3, C.<br>Amatepec. | Rodali, Concorde |
| 29-A        | Jorge Alberto Flores<br>Dirección: Pje. Sumpul # 135, C. D.<br>Credisa, Soyapango.                                | Perseverancia    |
| 29-D        | Luis Hernández Hernández<br>Dirección: Col. Miranda, Pje. Ar-<br>boleda No. 2, San Salvador.                      | Marisol          |

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                       | <u>Empresa</u>      |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 29          | ACOPATF DE R. L.<br>Dirección: Carretera Panamericana<br>y Av. 14 de Diciembre, Ilopango.       | ACOPATF DE R.L.     |
| 30          | Jorge Guillermo Ayala<br>Dirección: Urbanización Herrera,<br>C. El Lunza No.7, Ayutuxtepeque.   | Jogar               |
| 31          | Danilo Ernesto Martínez<br>Dirección: Reparto Los Lencas,<br>Pje. Canchiqui 20.                 | Rinita              |
| 32          | Jorge A. Hernández Carranza<br>Dirección: 26 C. Pto. No. 2415,<br>Col. Luz, C. Delgado.         | Teresita            |
| 33A         | Ovidio Harroquín Domínguez<br>Dirección: Col. San Antonio, H-4<br>Bl. H-1, San Marcos.          | Ulloa, T. Harroquín |
| 33-B        | Manuel de Jesús Navidad Coron<br>Dirección: 39 C. Pto., Bo. Belón<br>Zona 3, Ciudad.            | Imperial            |
| 34          | Héctor Antonio Pineda Cevallos<br>Dirección: Col. San Carlos, C.<br>Principal No. 2, Soyapango. | Pineda              |
| 38A         | Isabel Antonio Pérez Rodríguez<br>Dirección: Carretera Troncal del<br>Norte Km. 20.5.           | Daysi Marielos      |

## ANEXO No. 6-E



| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                                  | <u>Empresa</u> |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 38B         | Orfilio Cruz Reyes<br>Dirección: Col. América, Lot.<br>D-Z-S, S.S.                                         | Reyes y Reyes  |
| 38C         | Ernesto Montoya Ramos<br>Dirección: Col. Bolivar, C. Prin<br>cipal Poligono 1, No.25, Ciudad<br>Delgado.   | Montoya        |
| 41A         | Mauricio Antonio Santos Zuniga<br>Dirección: Reparto Sta. Marta,<br>Block 6, No. 16, Ciudad.               | Zuniga         |
| 41B         | Carlos Castellanos Vargas<br>Dirección: 1a. Av. Nte., No.46,<br>Soyapango.                                 | Sonia Cecilia  |
| 41C         | José Mauricio García Menjivar<br>Dirección: Pje. Sta. María No.132,<br>Col. Libertad, Ciudad San Salvador. | Menjivar       |
| 42          | Adela Amaya Marroquín<br>Dirección: Kilómetro 14.5 Carrete<br>ra Apulo.                                    | Rudy           |
| 43          | Héctor Guevara Quijano<br>Dirección: Col. Dina 39 Av. Sur<br>1425, Ciudad.                                 | Hirilcarosa    |
| 44          | Irma del Carmen González de Fonseca<br>Dirección: Col. Miramonte, C. Tala<br>manca, No. 18, Ciudad.        | Atlantida      |

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                              | <u>Empresa</u>    |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 45A         | Noisés Pérez Castillo<br>Dirección: 4a. C. Pto., Bo. El<br>Calvario, Apopa.                            | La Cabañita       |
| 46AB        | Gónaro Isaac Ramírez Barrera<br>Dirección: Col. Bolívar, Pje. 3,<br>No.20, Ciudad Delgado.             | Raboni            |
| 47          | Dimas Calderón Gutiérrez<br>Dirección: A. 4, Col. Buenos Aires,<br>San Jacinto, San Salvador.          | Ma. Guadalupe     |
| 48          | Carmen Julian Chacón Alvarenga<br>Dirección: Col. Quezaltepec. C.<br>San Salvador, No. 70, Sta. Tecla. | Jaime, Julio      |
| 49A         | Mariano Antonio Mármol Polanco<br>Dirección: Col. San José de Las<br>Flores, Pje. 27-B 23 # 17.        | Mármol            |
| 49B         | Julio Alberto Hernández G.<br>Dirección: Col. Guadalcanal Block<br>A # 11, C. Delgado.                 | Hernández Express |
| 79          | José Humberto Aróvalo Canuza<br>Dirección: Urbanización Sta. Mónica<br>Poligono 36, # 21, Sta. Tecla.  | T. H. Betio       |
| 101B        | Heriberto Lara Deras<br>Dirección: Reparto Sta. Alegría,<br>C. L-D, No.8, Ciudad Delgado.              | Betio             |

| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                                   | <u>Empresa</u> |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 10LAB       | Julia del Carmen Jovel de Sonilla<br>Dirección: Av. Masferrer No. 13,<br>No. Las Victorias, Ciudad Delgado. | Beethoven      |
|             | Sustitutos                                                                                                  |                |
| <u>Ruta</u> | <u>Nombre y Dirección</u>                                                                                   | <u>Empresa</u> |
| A           | Fidel Ernesto Menjivar<br>Dirección: Col. Bello San Juan, Pl.<br>B, N-7, Ciudad.                            | Giorgikar      |
| 9           | Julio Lovato García<br>Dirección: Col. IVU, Edificio P.<br>No. 16, San Salvador.                            | Sonia          |
| 17          | Edwin Napoleón Angel Martínez<br>Dirección: Final 4a. C. Oriente No.<br>1818, S.S.                          | León Dorado    |
| 23          | Jovita Cortéz<br>Dirección: Urbanización Dolores,<br>Pje. 2-2, Mejicanos.                                   | Arrazola       |
| 30          | José Luis Recinos García<br>Dirección: Jardines de Vista Her-<br>mosa, C. Cortéz, San Salvador. No.13.      | Recinos Bus    |
| 41-A        | José Antonio Guevara Gallardo<br>Dirección: Col. Dina, 39 Av. Sur,<br>No.1426, San Salvador.                | Gallardo       |

## ANEXO No. 7

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

E N C U E S T A

La presente encuesta tiene como objetivo principal, cubrir un requisito de carácter académico-científico con el fin de obtener datos que reflejen la situación actual del sub-sector del Transporte Colectivo que sirve al Area Metropolitana de San - Salvador; para tratar de establecer o determinar la problemática que deriva por la aplicación del Modelo Económico impulsado por el actual Gobierno.

## DATOS GENERALES

1. Empresa \_\_\_\_\_ Cooperativa \_\_\_\_\_ Independiente \_\_\_\_\_
2. No. de Unidades \_\_\_\_\_, Marca \_\_\_\_\_ Capacidad \_\_\_\_\_  
Ruta ( s ) \_\_\_\_\_
3. Tipo de Servicio: Ordinario \_\_\_\_\_, Especial \_\_\_\_\_,  
Preferencial \_\_\_\_\_
4. Tiempo de Servicio: \_\_\_\_\_ año (meses), Año: \_\_\_\_\_

## MANTENIMIENTO

5. Kms. recorrido: Día \_\_\_\_\_ Mes \_\_\_\_\_
6. Días Trabajados: Mes \_\_\_\_\_ Parado \_\_\_\_\_  
Razón: \_\_\_\_\_
7. Consumo de Diesel por: Unidad \_\_\_\_\_, por mes \_\_\_\_\_, Rendimiento Kms. por galón \_\_\_\_\_
8. Lubricación: Día \_\_\_\_\_ Rendimiento Kms. por Galón \_\_\_\_\_

..... 2

9. Taller propio: Sí No personal del Taller: Mecánicos \_\_\_\_\_  
Ayudantes \_\_\_\_\_, Administrativos \_\_\_\_\_.
10. El mantenimiento de su vehículo lo efectúa de manera:  
Preventiva \_\_\_\_\_, Obligada \_\_\_\_\_, Mensual \_\_\_\_\_
11. A cuánto asciende el gasto mensual: Repuestos y Accesorios: \_\_\_\_\_  
; Llantas y tubos: \_\_\_\_\_

## SOCIO-ECONOMICAS

12. A cuánto ascienden los salarios pagados a: Motoristas, Co  
bradores y Revisadores.
- |                     |                     |                      |
|---------------------|---------------------|----------------------|
| Motoristas \$ _____ | Cobradores \$ _____ | Revisadores \$ _____ |
| D _____             | D _____             | D _____              |
| S _____             | S _____             | S _____              |
| Q _____             | Q _____             | Q _____              |
| M _____             | M _____             | M _____              |
13. Cuántos pasajeros movilizan sus unidades en promedio al -  
día en el servicio: Ordinario \_\_\_\_\_, Especial \_\_\_\_\_ y  
Preferencial \_\_\_\_\_.
14. Con la liberación de los precios, considera que sus costos: Han  
bajado Sí No en cuánto \_\_\_\_\_%  
Subido Sí No en cuánto \_\_\_\_\_%  
Se mantienen Sí No en cuánto \_\_\_\_\_%
15. Con la liberación en el precio en los últimos 3 años, consi  
dera que su unidad de Transporte es más competitiva Sí No .

16. Considera que al efectuarse un incremento al valor del pasaje, afectaría el nivel de ingreso del usuario? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
17. ¿Qué ha hecho el Gobierno actual por ayudarlo en la crisis que afronta? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
18. Considera que el sistema de subsidio en los últimos 3 años ha sido: Eficiente \_\_\_\_\_, Deficiente \_\_\_\_\_, Igual \_\_\_\_\_  
Porqué? \_\_\_\_\_
19. ¿Cuál es la Variación en la obtención del subsidio en relación a los años: 1988 \_\_\_\_\_, 1989 \_\_\_\_\_, 1990 \_\_\_\_\_ y 1991 \_\_\_\_\_
20. Tiene proyectado la adquisición de nuevas unidades:  
Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_  
Cuántas \_\_\_\_\_, razón \_\_\_\_\_
21. De qué manera le afecta el sistema paralelo de microbuses: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
22. En qué medida beneficia la tarifa de nocturnidad y la de fin de semana a los empresarios \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
23. ¿Qué tipo de medidas tomarían los empresarios Individuales y cooperados, para resolver sus problemas ante una reducción del Subsidio, dado por el Estado: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
24. Obtiene descuentos en la adquisición de insumos? Sí No \_\_\_\_\_  
% \_\_\_\_\_.

25. Cuánto paga en concepto de prestaciones sociales:

Si es Empresario Individual

Si es Empresario Cooperado:

ISSS \_\_\_\_\_

ISSS \_\_\_\_\_

FSV \_\_\_\_\_

FSV \_\_\_\_\_

Aguinaldo \_\_\_\_\_

Aguinaldo \_\_\_\_\_

Vacaciones \_\_\_\_\_

Vacaciones \_\_\_\_\_

26. Capital de Operación: Propio \_\_\_\_\_, Financiado \_\_\_\_\_

Otro \_\_\_\_\_

27. Cuál es el valor actual de sus Unidades: \$ \_\_\_\_\_

28. Cuando se han dado incrementos tarifarios ha participado en su estimación: \_\_\_\_\_

29. Obtención de insumos vía: Importación \_\_\_\_\_, Nacional \_\_\_\_\_  
por qué \_\_\_\_\_

30. Qué tipo de medidas podría implantar el Gobierno para el fomento y desarrollo de la actividad del transporte? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

31. Estaría usted de acuerdo en que el estado elimine las regulaciones de precios en el Transporte? \_\_\_\_\_

Por qué \_\_\_\_\_

OBSERVACIONES: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



## BIBLIOGRAFIA

- Banco Central de Reserva de El Salvador. Revistas Nos. Abril-Mayo Junio, 1989, 1991, 1992 y Enero-Febrero-Marzo, - 1992.
- Brand, Salvador Osvaldo. Diccionario de las Ciencias Económicas y Administrativas. El Salvador Impresora Salvadoreña, 1978.
- Centro de Investigación y Acción Social ( CINAS ). El Salvador. Concertación y el Nuevo Modelo Económico. Junio 1990.
- Dirección General de Tránsito. Instructivo para la Concepción de Permisos a Microbuses para el Transporte Público de Pasajeros. Marzo de 1987.
- Dirección General de Transporte Terrestre. Cuadro Resumen Mensual. Enero-Abril-Junio 1992.
- Fainzylber, Fernández La Industrialización trunca de América Latina. Editorial Nueva Imágen, S.A. México, D.F. 1983.

- Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa.  
Memoria de Labores de FIGAPE, 1989 - 1992.
- Friedman, Milton y Rose.  
Libertad de Elegir Hacia un nuevo Liberalismo Económico.  
España Ed. Grijalbo 1980.
- Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social.  
Boletín Económico y Social No.41, Enero-Febrero 1989.
- Kalmnoritz, Salomón.  
El Desarrollo Tardío del Capitalismo. Un enfoque crítico de la Teoría de la Dependencia.  
Colombia. Ed. Siglo XXI 1986.
- Mill, John Stuart.  
Principios de Economía Política con algunas de sus aplicaciones a la Filosofía Social ( Traducción de T. Ortiz ) México, F.C.E., 1951.

- Ministerio de Economía,  
Dirección General de  
Transporte Terrestre.  
  
Análisis del Problema del  
Transporte Colectivo de -  
Pasajeros en el Area Me-  
tropolitana de San Salva-  
dor y Propuesta de Solu-  
ción.  
San Salvador, Abril 1980.
- Ministerio de Planificación.  
  
Indicadores Económicos y  
Social. Enero-Diciembre -  
1986, 1987 - 1989.
- Ministerio de Planificación.  
  
Plan General del Gobierno  
El camino hacia la Paz.  
San Salvador, El Salvador  
C.A. 1984 - 1989.
- Alianza Republicana Nacio-  
nalista ( ARENA ).  
  
Programa Económico y -  
Social, 1989 - 1994.
- Ministerio de Planificación  
y Coordinación del Desarro-  
llo Económico y Social.  
  
Plan de Desarrollo  
Económico y Social.  
1989 - 1994.
- Hozick, Robert.  
  
Anarquía, Estado, Utopía.  
Libro Básico.  
New York, 1974.

- Ruano, Jesús Evelio. La Planificación Económica en El Salvador. Situación y Perspectivas: Períodos: 1965 - 1970. San Salvador, El Salvador, Octubre 1981.
- Schmitter Amézaga, Xavier. Historia del Pensamiento Económico. Tercera edición. ( Primera de Editorial F. Trillas S. A.), Tomo 1, 1968.
- Torres Rivas, Edelberto. Interpretación del Desarrollo Social Centroamericano. Editorial Universitaria Centroamericana, 1980A. Séptima Edición, 1981. El Salvador.
- Universidad de El Salvador. Instituto de Investigación Económica. Facultad de Ciencias Económicas. Coyuntura Económica. Año IV, No. 26 Julio - Agosto 1989. Año V, No. 30. Mayo - Junio 1990. Año V, No. 31. Julio - Agosto 1990.

- Stevenson, J. William  
Mexgraphic, S. A.  
Mar Negro 224 - Col.  
Popotlán, México 17, D.F.
- Spiegel, R. Murray  
Estadística, Teoría y 875  
Problemas Resueltos,  
México, MCGRAW HILL,  
1970. Serie SCHAUM.
- Cabrera Jiménez, Edgar.  
Hacia un nuevo Proyecto  
de la Social Democracia  
Latinoamericana CEDAL,  
Centro de Estudios Demo-  
cráticos de América Lati  
na.  
Costa Rica, Enero 1991.
- CIEDLA: Centro Interdiscip  
plinario de Estudios sobre  
el Desarrollo Latinoamé  
ricano.  
La Economía Social de -  
Mercado un Proyecto Eco-  
nómico y Político Alternat  
ivo.