

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
Y CIENCIAS SOCIALES**

**FACTOR ECONOMICO EN LA INDUSTRIA DEL
TRANSPORTE DE PASAJEROS**

TRABAJO DE GRADUACION: PRESENTADO POR

Mauricio Rodríguez Andrade

PREVIO A OPTAR AL TITULO DE

LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS

MARZO DE 1983



T
338.41322
R696F



INVENTARIO: 10109102

DEDICATORIA

Con el cariño y respeto
para mi querida madre:

Blanca Margarita Andrade de Rodríguez.
por su esfuerzo y sacrificio para mi
educación moral e intelectual.

Con el profundo amor y
cariño a mi esposa y mi
hija:

Ana Gladis Sandoval Borja de Rodriguez
y Margarita Leonor Rodriguez Sandoval.
Inspiración de mi esfuerzo a quienes
debo mi felicidad.-

INDICE GENERAL

INTRODUCCION.

CAPITULO I

Antecedentes Históricos.

Origenes y Desarrollo del Transporte Público de Pasajeros.

CAPITULO II

Organización y Funcionamiento de las diferentes clases del servicio de Transporte Público de Pasajeros.

CAPITULO III

Factor Económico y sus incidencias.

CAPITULO IV

Política Gubernamental para la solución de los problemas del Transporte.

CAPITULO V

Conclusiones y Recomendaciones.-

I N T R O D U C C I O N

Este trabajo obedece a una inquietud motivada al través de varios años de convivir con el quehacer transportista, situación que me llevó al conocimiento de los más ingentes problemas del servicio público de pasajeros; por tal motivo sin pretender que sea este el único documento valioso sobre el complejo problema nacional, considero que mi análisis al menos expone con más claridad el estado actual en transporte, además de contribuir como aporte algunas consideraciones y recomendaciones. Por tal motivo he creído oportuno hacer una pequeña reseña histórica, describiendo el desarrollo del transporte y sus múltiples problemas; para apreciar desde una óptica objetiva y clara, los diferentes factores que han incidido para convertir de una empresa floreciente de la década del cincuenta y parte del sesenta en un eterno y complejo problema, en donde Empresarios y Cooperativistas luchan solos por la subsistencia, ante la incomprención e insensibilidad del Estado para la solución de sus problemas.

Por otra parte es preciso mencionar que la complejidad del problema es tan grave que su solución no es de simple laboratorio, en el se mezclan incidencias de tipo político, social, moral y económico, agravado por un esquema estructural que hace imposible por no decir nula, toda medida adoptada por el Gobierno en favor del servicio del Transporte. De ahí que deseamos colaborar en el acercamiento a la realidad del transporte, con los órganos que rigen su organización y competencia dentro del marco Económico, Jurídico y Social.

Como se verá en el desarrollo de estas páginas, el trabajo presenta un carácter práctico, es decir no ahonda en cuestiones teóricas tomando en cuenta la experiencia tenida en la materia y la colaboración prestada por algunas personas de las instituciones relacionadas directa o indirectamente con el transporte.

Asimismo queremos plasmar en nuestro lector que de Industria, el servicio de transporte de pasajeros no tiene nada más que el nombre, ese concepto erróneo tiene su origen desde que aparecen los primeros autobuses siendo exclusiva Responsabilidad del Estado para con sus habitantes la prestación de un servicio público dentro del territorio de la República, por precepto constitucional se convierte en obligación del mismo Estado, la cual puede ejercer directamente o al través de particulares a quienes expresamente autorice de acuerdo con las normas establecidas para tal efecto.-

Para finalizar proponemos algunas soluciones advirtiéndole que algunas diferencias entre el Servicio Urbano de Pasajeros existen y el Servicio Interdepartamental, por ejemplo los de orden económico en razón de la naturaleza de la prestación.-

CAPITULO I

Antecedentes Históricos

Orígenes y Desarrollo del Transporte Público de Pasajeros.-

La Historia del Transporte en nuestro país atravieza diversas etapas desde las famosas carretas tiradas por bueyes, el carruaje de madera guiado por caballos, los recordados tranvías que circulaban sobre rieles, el mismo Ferrocarril, fueron cediendo el paso a las primeras camionetas en nuestra querida capital San Salvador. Contribuye la pavimentación llevada a cabo en nuestras calles durante la Administración del Dr. Alfonso Quiñónez Molina por 1927, con un comienzo lleno de folclor característico por el aparecimiento de las dos primeras empresas - CIATENSE y MACAIBOR con sus camionetas de madera, luego aparecen en ese período hasta 1930, otras empresas como LA NACION AL, ANSART, SALVADORBUS y LA SANTA FE; estas operaban bajo una licencia concedida por las Alcaldías, sus recorridos en su inicio eran establecidos para puntos estratégicos llamados terminales; comprendían: Mejicanos, Torre del Reloj, Cruzadilla - Estación del Ferrocarril; Aculhuaca-Catedral.

Para la década del cuarenta aparecen rutas más largas, como ISTAGUA Estación del Ferrocarril, Soyapango - Telégrafo. Las primeras tarifas fueron fijadas de tres centavos, pero en mil novecientos cuarenta y cinco, el pasaje sube a cinco centavos, el motorista recibía en concepto de salario \$ 4.00 y el cobrador \$ 2.00 diarios, este aumento fue motivado debido a la escasez de los derivados del petróleo a raíz de la Segunda Guerra Mundial; posteriormente por el año 50 el valor del pasaje se fija en siete centavos, mejorando nuevamente los salarios del Motorista y cobrador en \$ 6.00 y \$ 3.00 respectivamente. Por esa época se van-

incrementando nuevas rutas, nuestra población se desarrolla dando origen a nuevas colonias, se unen con los barrios adyacentes a San Salvador y con las ciudades circunvecinas como Mejicanos, Soyapango, Ciudad Delgado, Nueva San Salvador, San Marcos y otras.

Debido a su desarrollo es necesario una mejor regulación del transporte y en 1951 se crea la Dirección General de Comercio Industria y Minería, dependiente del Ministerio de Economía, organismo dedicado al servicio público de pasajeros, la cual funciona hasta diciembre de 1956.

Para mil novecientos cincuenticuatro se fijan nuevas tarifas, se modifican recorridos y se regulan nuevos itinerarios que vienen a mejorar el servicio, el Gobierno aprueba tarifas de diez centavos para las líneas estrictamente urbanas y trece centavos a la Ruta 13 San Salvador-Col.Guadalupe, pero con la salvedad que dicho aumento procederá únicamente en los autobuses nuevos que ingresen en el servicio sustituyendo las camionetas de madera por autobuses de carrocería metálica, quedando pasaje de siete y diez centavos según el autobus, pero acontece un hecho económico se incrementan los salarios del motorista a \$ 8.00 y se suprime al cobrador, comenzando con ello los abusos al trabajador, llegando a trabajar en la mayoría de las empresas hasta 16 horas continuas.

Para 1957 por razones ignoradas se pasa al Ministerio de Defensa la regulación del transporte, en donde no tardan en presentarse dificultades de orden político, pero nuevamente en 1961 se crea el Departamento de Transporte Terrestre que funciona hasta 1964 como consecuencia del desarrollo del Transporte tanto urbano como Interdepartamental, se reestructura dicho organismo y se constituye la Dirección General del -

Transporte Terrestre, para 1965 adquiere la responsabilidad de organizar, regular y administrar el Servicio Público remunerado de personas.

Ya en 1960 el trabajador se organiza por medio del Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas, para luchar por la supresión de la Jornada continua o reenganches, por mejores prestaciones y se habla de Contratos Colectivos, es así como logran establecer los \$ 8.00 de salario y el pago de las extras, que por no cancelarlas algunos obsecados empresarios se originaron como resultado de la fricción, las llamadas fugas en los ingresos, como el mal trato a las unidades y al usuario por trabajadores descontentos ante los abusos que les cometían.

Los Empresarios organizados en la llamada Federación Empresas de Transporte, sentían los efectos de su poca previsión y falta de conciencia en los problemas que afrontaban; algunos de ellos con esfuerzo comprenden la situación logrando superar obstáculos, pero otros optan por la búsqueda de otras fuentes de ingresos, es así como se pierde el mejor Servicio Urbano en Centro América. Declinación que se plasma desde 1967 contribuyendo varios para su deterioro. A finales de 1966 se había dado la famosa huelga progresiva de las Empresas del Transporte Colectivo que se resolvió al través de un acuerdo de fecha Enero de 1967- efectuado en Casa Presidencial, logrando el aumento de salario a \$12.00 la supresión del doble turno de trabajo y como mencionaba antes, se abre el paso para futuras contrataciones colectivas; sin embargo al no cumplirse por algunas Empresas lo acordado, lo cual consideró constituyó un error irreparable, al provocarlo que se llama Militarización de las Empresas, estos son tomados por efectivos del Ejército y es un Capitán o Mayor el nuevo administrador de las Empresas de Transporte, en -

esa fecha el 90% en manos de Sociedades Anónimas y Sociedades Cooperativas, como consecuencia directa de esa administración al cabo de varios meses lleva a todos a la insolvencia económica o en quiebras en algunas de ellas; de este daño económico irreparable jamás recuperado, - constituye el momento histórico final para las Empresas, estos quedaron en mora en el pago de sus obligaciones por cuanto durante todo el tiempo de la militarización no se hicieron pagos a las deudas; además el daño moral ante el despojo ilegal al derecho de propiedad dejó saldo negativo quedando el malestar producido en las relaciones obrero-patronal ante el abuso cometido en algunos casos por malos servicios que al igual que algunos empresarios, jamás comprendieron que al dañar las Empresas suprimían sus fuentes de trabajo. El colapso económico hace comprender a las Empresas una realidad social, además de darse cuenta por su parte, que las condiciones en que han venido haciendo con los Distribuidores son tan negativos que tienen que pagar intereses sobre mora, de un interés flat que habían convertido una unidad cuyo valor original era de \$ 40.000 en \$ 85.000.00 o más; que hay más fugas en la línea pues la entrega ya no es acorde al servicio.

Es así como algunas empresas optan por declararse en quiebra, otras con la esperanza de mantener su fuente de ingreso siguen luchando por subsistir. Aparecen nuevas formas de organización Empresarial, unas como Asociaciones Cooperativas y otras como Sociedades Cooperativas más adelante nos referimos a estos tipos de Organización, algunos de ellos traspasan las unidades de sus anteriores dueños y compran los bienes muebles e inmuebles, contraen las deudas de estas, para seguir operando en forma de hecho y otras adquieren personería Jurídica hasta lle

gar el año 1969 que se crea el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo INSAFOCOOP, organismo burocratizado que sólo se limitó a crear y organizar Cooperativas sin ejercer la verdadera función para lo que fue creado, es preciso aclarar que no es culpa de sus personeros sino la naturaleza de su estructura y la falta tal vez de recursos técnico-económicos.

Las Cooperativas del Transporte nacen como una solución política a un problema de tipo social y económico, se intenta frenar el desarrollo Sindical en el Transporte y a la vez resolver la insolvencia económica de las empresas através de nuevos deudores, por primera vez aparecen los embargos por los señores Distribuidores de buses y repuestos, las consolidaciones de deudas, las peticiones de nuevos plazos de pago al no poder amortizar las deudas.

De las Cooperativas que se originaron desde 1967 hasta 1971 en las rutas 1 - 3 - 4 - 7 - 11 - 29 - 30 - 31 - 33, la Ruta que se extendió es la ACIT de R.L.: 16 - 20 - 22 - 23 y 26, las rutas 4-11 y 29 -- subsisten; encuentran como Asociación Cooperativas las Rutas 7 y 21 pasaron a ser Sociedad Cooperativa al igual que Ruta 11. Las rutas 3- 30 31 y 33 desaparecieron, actualmente son cubiertas por unidades de refuerzo producto de la incostabilidad apareció el propietario unitario de un bus, a veces dos que maneja, cobra y repara su bus en la mayoría de los casos.

Las Asociaciones Cooperativas originadas a través de los conflictos obreros-patronales en las Sociedades Cooperativas y en las Sociedades Anónimas comienzan su desarrollo desde el año de 1963 en la reunión de Ministros de Trabajo de los países miembros de la Organización

de Estados Americanos (CEA); aún cuando no se le dió en esa famosa reunión de Cundinamarca con Colombia, la importancia debida a las Cooperativas del Transporte sirvió de pauta para promover esa clase de organización y más tarde en la Segunda Conferencia InterAmericana sobre la Alianza para el Progreso, celebrada en Ginebra en 1966 los Ministros de Trabajo de distintos países confirman por medio de lo que llamaron "Plan de Acción de Caraballeda" al restablecimiento de programas y asistencia técnica sobre organización, dirección y administración de Cooperativas, sirviendo como medio de relaciones los Sindicatos; en 1967 en forma legal aparecen en nuestro país las Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros, pero su verdadero auge comienza en 1969 sin embargo por la falta de un ordenamiento legal justo, de una asistencia técnica y de un financiamiento sano, su desarrollo no es expansivo y vemos como consecuencia del abandono, la falta de preparación técnica, de financiamientos sanos, desaparecer las Cooperativas, como ACITOS Cooperativas Rutas 3-31-33-9 y otras.

Pero no solo los factores anteriores provocaron el deterioro de este nuevo tipo de Asociaciones sino que fueron perjudicadas desde 1978 ante la ausencia de incentivos fiscales, el alza inmoderada de los precios de unidades y accesorios y toda clase de derivados del petróleo; la falta de un control de calidad y de precio; pero lo más grave es la desnaturalización de las mismas al olvidar una de sus finalidades primordiales como era la de ir incrementando el número de asociados a medida del incremento de sus trabajadores lo cual jamás se hizo, por el contrario los asociados fueron reduciéndose en número por el retiro-

voluntario u obligado de sus socios quienes solicitaban su retiro a -- cambio del dinero acumulado en concepto de reserva en caso de retiro.

En la actualidad específicamente en el transporte urbano de pasajeros producto de ese complejo problema renacieron nuevamente los empresarios, pero esta vez no la clase de antaño formada en la mayoría de los casos por familias allegadas que constituyeron sociedades anónimas para la prestación del servicio, se trata del empresario individual como antes mencionaba de uno o dos buses, en las llamadas Unidades de Refuerzo, éstos ingresan con sus equipos a base de permisos temporales - con el objeto de cubrir las deficiencias de cada ruta, su número ha ido aumentando por lo que se hace necesario una regulación legal y técnica por hoy constituyen la última y más positiva alternativa ante el fracaso de las Sociedades Anónimas y de las Asociaciones Cooperativas, en cuanto no se fortalezca con incentivos fiscales o se proteja con los paleativos necesarios, de lo contrario el estado tendrá que pagar en dólares el alto consumo de los derivados del petróleo como gasolina, diesel, llantas, etc. que actualmente proveen a los pick up y microbuses piratas sin desestimar el problema del tráfico y el riesgo a la vida e integridad personal.-

CAPITULO II

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LAS DIFERENTES CLASES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.-

El Transporte Urbano al igual que el transporte Interdepartamental se ha ido incrementando a través del tiempo en vista de la proliferación de las colonias y de las viviendas mínimas en el sector urbano y por el desarrollo y la diversificación del trabajo en el sector interdepartamental, por tal motivo se hace necesario al hablar de organización establecer las dos clases de servicio para luego específicamente abordar cada clase.

En el sector urbano siempre ha existido una sola clase de servicio llamado Ordinario, pero a partir de 1968 aparecieron incluyendo como urbanos los microbuses rápidos de la Ruta 101; hasta 1977 en donde aparecen en diferentes líneas, situación distinta planteada en el sector interdepartamental por cuanto si en su origen solo existió el servicio ordinario desde 1970 aparece los servicios directos, rápido, diferenciándose solamente en la tarifa y en los colores de los buses, pero en cuanto a su naturaleza siempre han trabajado como servicio ordinario. Este desorden obedece a la falta de planificación de un sistema técnico para el desarrollo y desenvolvimiento del transporte. Debido a ese desorden para beneficio de ciertos distribuidores se implantó a nivel nacional el sistema de microbuses rápidos que en la práctica operan igual al servicio ordinario.

La organización ~~del~~ Transporte comienza en forma legal el 13 de mayo de 1932, con el Decreto de un Reglamento Especial sobre la concesión

de permisos de línea para operar en el servicio del transporte público de pasajeros, pero es hasta 1951 que se crea la primera institución reguladora del transporte, sin ningún ordenamiento jurídico durante varios años, aparece en marzo de 1957 por medio del Decreto Ejecutivo número 25 "El Reglamento Transitorio de Transporte de Autobuses y Camionetas".-(2)

Dicho reglamento todavía subsiste con una reforma de 1961 en tiempos del Directorio Civico Militar se establece el procedimiento para la creación, supresión y distribución de las distintas líneas de transporte de pasajeros por Camionetas y Autobuses; aparte de este reglamento no existe ninguna otra regulación específica, lo que ha motivado por su caducidad y anacronía los diferentes problemas de abuso e irresponsabilidad que se presentan en el Transporte.

Existen algunas leyes afines que de alguna manera tienen relación con el reglamento transitorio de transporte, entre ellas podemos mencionar el Reglamento de Pesas y Medidas, cuando se refiere a la carga movilizada por un autobus en las diferentes carreteras del país controlando su peso para la protección de las obras de infraestructura como los puentes y sus obras adyacentes, pero este reglamento jamás ha sido capaz de hacer efectiva tal disposición.

Existe además la Ley de Carretera y Caminos Vecinales, la Ley de Procedimientos Especiales de Tránsito en donde ambas coinciden en amparar las vías públicas regulando el acceso en las mismas, sancionando a sus infractores, sin embargo estas dos leyes como el Reglamento de Tránsito son letra muerta cuando nos referimos específicamente al Servicio de Transporte de Autobuses y Camionetas; nos preguntaremos por-

que? la respuesta es bien sencilla, existe en la ley de procedimientos de tránsito la famosa responsabilidad sin culpa, en donde solo por el hecho de ser propietario se es responsable de los actos cometidos por otra persona, sin existir una medida justa o equitativa para proteger al propietario de la acción ejecutada a veces por causa de la irresponsabilidad del conductor del bus; o, el caso en cuanto a las carreteras la ley de Carreteras y Caminos Vecinales prohíbe el tránsito de animales que deambulan por las mismas, sin embargo no existe responsabilidad alguna para los dueños de esos animales en casos de ocasionar accidentes en carretera, aunque en dicha ley se prohíba y se multe a los propietarios de los animales que deambulen por carreteras y caminos.

Existen otras leyes que si bien es cierto no regulan el funcionamiento de transporte fueron creadas con el objeto de beneficiar a todas aquellas personas empresarios, cooperativistas o sociedades anónimas, con la creación de la Ley de Financiamiento del Transporte de Pasajeros, se pretendió en 1978 darle una salida a los problemas económicos del transporte, la ley fue bien redactada con su reglamento dado el 7 de agosto de 1979 y fue tal el control y gravamen que se requirió imponer para los sujetos de crédito que jamás pudo operar a causa de su propia formulación y por la falta de dinero o de fondos existentes, pues el organismo encargado de contribuir con el financiamiento jamás tuvo el capital asignado para hacerlo, nos referimos específicamente a FIGAPE, que salvo en algunos casos esporádicos financió a empresarios individuales y antes de esta ley su financiamiento fue--

ron un total desacierto para el caso la Cooperativa ACIT DE R. L. - que actualmente cuenta con una mora de más de tres millones de colones.(3)

Es preciso hacer notar que las empresas urbanas, han sido establecidas sin ninguna base técnica por lo que han tenido que hacer frente a problemas que los han dejado inmersos causando el daño irreparable a dicha actividad, con ello queremos decir que jamás se ha regulado en función del beneficio del usuario y del transportista, más bien los problemas se han resuelto según el criterio personal de uno u otro funcionario comprometido políticamente, sin ninguna planificación al no contar con metas definidas para la solución del problema.

El transporte urbano funciona a base de un itinerario o sea -- que las unidades son despachadas a base de frecuencia tomando como base el tiempo total de recorridos y el número de unidades en servicio, esto sería bueno y beneficioso para el usuario siempre que en las horas pico en donde la demanda supera a la oferta, estas frecuencias no las mantuvieron los despachos en forma rígida, situación que debe cambiarse, algunos que lo hacen actualmente ofrecen mejor servicio. Las diferentes rutas urbanas se distinguen por un número correlativo que comienzan del uno hasta la ciento uno y tienen como distintivo sus colores blanco y azul, al igual que al servicio interdepartamental su tarifa es fijada por el Ministerio de Economía, razón única por la cual la Dirección General de Transporte depende del Ministerio antes mencionado, situación que consideramos nada beneficioso para todos los involucrados en el transporte, más adelante explicaremos las

razones de lo anterior.

No podemos referirnos a otras clases de transportes por tratarse este tema específico en vista de una razonable preocupación por la crisis que atravieza de todos conocida y más aún por la acción gubernativa, insensible casi siempre al reconocimiento del esfuerzo realizado por todos los transportistas del país que ante todas las vicisitudes que sufren organizaron en lo que se llama Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (A.E.A.S.), organización que nace en 1976 (4) agrupando en esa fecha a todos los empresarios, sociedades y asociaciones cooperativas del servicio urbano y en 1977 agrupa a todo el sector interdepartamental del país constituyendo la representación nacional de todo el transporte de pasajeros.

En 1980 surge como representativa de las Asociaciones Cooperativas la Federación Nacional de Asociaciones Cooperativas FENACITES, - supuestamente para contrarrestar la fuerza empresarial y causar división en el sector transporte, pero olvidando su nacimiento consideramos necesario su existencia para el fortalecimiento de sus asociados. (5).

En nuestro país además del servicio Urbano y del Interdepartamental existe el Servicio Internacional el cual es forma lastimosa nuestro país cuenta apenas propiedad de nacionales cinco unidades, el resto son de países CentroAmericanos, tenemos: TICABUS, PEZZARROSI, MELVA, que dominan el tráfico de Turismo y Comercio a nivel de Centro América. En el país han existido Compañías Salvadoreñas como Transporte Cuzcatlán y S.I.R.C.A pero ambas desaparecieron por problemas económicos y la falta de apoyo de los organismos Gubernamentales.-

CAPITULO III

FACTOR ECONOMICO Y SUS INCIDENCIAS.-

Es el factor económico sin lugar a dudas el factor determinante para el desarrollo de la mal llamada industria del transporte público de pasajeros, al enfocar el problema en todo su contenido vemos que no es el único, siempre está aparejado el factor social y político, quiero decir con esto que los tres factores son convergentes, veremos adelante que la ruina económica y el estado de crisis, han sido provocados o surge como resultado de un fenómeno social y de la falta de visión política en la solución a los diversos problemas económicos de financiamiento o ausencia de incentivos fiscales presentados a través del tiempo fueron resueltos sin la convergencia de los factores antes mencionados, sino que se dieron soluciones políticas a problemas económicos.

Empezaremos haciendo una crítica de rasgos generales como es, la falta de un ente capaz y técnico para hacerle frente a un problema común presentado en todas las naciones de soluciones diversas, conformando la idiosincrasia y formas de desarrollo de las diferentes ciudades.- Refiriéndonos a nuestro organismo regulador Dirección General de Transporte convertida unicamente en un ente tramitador de papeles y sancionador de suspensiones, cancelaciones y adjudicador de líneas, por mucha buena voluntad que haya existido de parte de uno u otro funcionario - jamás se ha contado con los medios idóneos para solución de los problemas.

En los treinta años de existencia, nunca ha tenido ese organismo-

rector el técnico capacitado, ni el funcionario idóneo para fijar una planificación y desarrollo del transporte; la forma operacional ha sido llevada a cabo con una mecánica tradicional además de obsoleta, caprichosa a merced y voluntad del personero encargado de ejecutar ya sea el control, vigilancia, inspección, supervisión del transporte.

Fueron los primeros años de 1940 hasta 1965 que podemos afirmar de la bonanza del transporte, antes del embargo petrolero, los empresarios podían invertir, todo barato, sin competencia, no existían o no se daban prestaciones justas a la clase trabajadora, pero a partir de este fenómeno que repercute en todos los medios productivos que dependen de los derivados del petróleo, al subir sus precios cambian por completo el panorama económico con mayor gravedad en el transporte. Desde 1965 la política incrementada hacia los transportes, se hizo sentir al negárseles toda clase de incentivos para que pudieran seguir su desarrollo normal, un ejemplo la tarifa estática por años en el pasaje y por otro el incremento de salarios, la galopante inflación, con la falta de un control de calidad y de precios para que en el servicio urbano se fijara un salario de ₡ 12.50 por jornada al trabajador justo y merecido, pero que no contó con la medida correspondiente para poder hacerle frente a los jornales, frente a los propietarios de los buses, el mismo fenómeno ocurre en 1980, en esta ocasión el incremento dado es único en la historia, ya que de ₡ 12.50 se llega a los ₡ 21.00, nuevamente no se cumple con la medida equitativa para poderle hacer frente al pago de los nuevos jornales y esto provoca el golpe de gracia en las únicas sociedades anónimas que habían logrado --

subsistir a través de la crisis presentada en los años anteriores, pero los efectos vienen acompañados de una serie de situaciones que tienen su origen como antes mencionamos por la falta de una adecuada planificación y protección del transporte; estas medidas ausentes en todo momento en el transporte son: 1o.) la falta de incentivos fiscales, como la excepción de impuestos; 2o.) la falta de una política crediticia sana; 3o.) un sistema legal anacrónico y obsoleto; 4o.) la falta de asesoría técnica en ingeniería de tránsito; 5o.) los daños ocasionados por la violencia, en donde se ha producido una pérdida por las unidades dañadas que pasan los cuatrocientos buses; 6o.) la falta de un control de normas y calidades en los accesorios y repuestos; 7o.) la falta de protección total ante la voracidad de los distribuidores de buses y repuestos, imponiendo unilateralmente cláusulas leoninas en perjuicio de los transportistas, fueran estas sociedades anónimas, cooperativas o empresarios individuales; 8o.) la seguridad social, con carga impositiva a todas luces injusta y prohibitiva dentro del derecho financiero al tasarle a las cooperativas doble impuesto, cotizando como patrono y a la vez como trabajador. Todos estos factores mencionados a unidos a la falta de redistribución de horarios para la movilización de los diversos sectores del país, han convertido el transporte público de pasajeros en una verdadera calamidad pública que necesita en breve tiempo subsanar sino todas, algunas de las deficiencias lo que repercute en las clases más necesitadas del país por cuanto es el único medio de locomoción para el estudiante, obrero, campesino, empleado, ama de casa, etc.

Sin lugar a dudas la escasez de recursos con que cuentan las empresas y las cooperativas nadie la ignora, los repuestos además de escasos, cada día más inaccesible a sus capacidades, lo que motiva la prestación de un servicio deficiente, por la descapitalización existente obviamente no pueden tener un desarrollo normal y han surgido nuevos empresarios que después de algún tiempo se encuentran en la misma situación de la generalidad.

La falta de educación vial del conductor y en especial del Usuario que no tienen conciencia de la importancia del cuidado de las unidades, desconocen tan serio problema por falta de información por parte del estado.

El problema de la falta de financiamiento es grave ya que las empresas y cooperativas por no contar con sus propios recursos económicos, para poder adquirir unidades, repuestos, accesorios etc., tienen que acudir a las tres o cuatro compañías de autobuses y aceptar las condiciones que ellos impongan, de lo contrario son cancelados o suspendidos sus permisos por la Dirección General de Transporte, por no presentar las unidades durante algún tiempo.

Sabemos que existe insuficiente equipo de transporte, sin embargo, no debe mirarse el problema de la falta de unidades por sí solo, debe tomarse en consideración los recorridos que prestan para dar servicio, es ilógico que existan recorridos urbanos de más de quince kilómetros, sin embargo tenemos de más de treinta kilómetros, constituyendo un problema solo de tránsito, porque se atraviesa la ciudad de polo a polo, además del gasto de combustible y sus derivados que lo -

hace más grave.

Para el transporte existe un incentivo fiscal cual es, el precio-preferencial del diesel a un costo de ₡ 1.30 el galón, este precio -- preferencial es producto del incremento al consumidor de gasolina en -- ₡ 0.50 por galón, siendo esta diferencia la que cubre ese precio.

Hace algunos años, se creó la famosa tarjeta del empresario con la cual el distribuidor de repuestos estaba obligado a hacerle un descuento al empresario, pero nuevamente por falta de una política pro--teccionista de un control adecuado no beneficia como debe de ser, pro--vocando el mercado negro y la escasez de repuestos. En 1979 por los daños ocasionados y por el alza de los salarios mínimos ante la inmi--nente quiebra de todos los transportistas por gestiones de AEAS el Es--tado decreto un subsidio por seis meses, estimado en un monto de 11.5 millones de colones para ser repartido entre los empresarios, y con--ello hacerle frente a las deudas contraídas, pero quien sabe por que--solamente se distribuyeron 7.4 millones.(6). En la vida del transpor--te solo en una ocasión se decretó por seis meses la exención de im--puestos para la importación de buses por el año de 1950 en la adminis--tración del Coronel Oscar Osorio. Con el objeto de implementar el de--sarrollo del Transporte de pasajeros, se pudo traer buses de E.E.U.U. que todavía hay algunos de ellos trabajando.

No existe otro paliativo en beneficio del transporte, por el con--trario es el ún ico país latinoamericano en donde existen los pases -- de cortesía, otorgados por la Dirección General de Transporte, para--Enfermeras, Carteros, Inspectores Sanitarios y un precio preferencial pa

ra los escolares, además de todos los cuerpos de seguridad.

Se puede argumentar que los medios de transporte desarrollan sus actividades sin poder cumplir a cabalidad los objetivos para que han sido creados, demostrando incapacidad en la solución de los problemas y de sus necesidades, parte elemental el desconocimiento de los principios financieros y administrativos con lo cual han hecho más difícil su situación, pero cuando se produce una reducida rentabilidad que no permite la reinversión normal que se presenta en cualquier otra clase de negocio, lo mejor es cerrarlo antes de quebrar fraudulentamente. Veremos adelante los incrementos en los precios desde 1960 hasta 1982, en ellos podemos observar un incremento en los precios irrazonables - que no está acorde a los ingresos obtenidos en ese rubro (7).

La crisis del transporte se hace sentir con más impacto desde el año de 1974 en donde los costos de operación y mantenimiento alcanzan los mayores incrementos; el gobierno por su parte autoriza trato preferencial de todos los productos incluyendo buses y accesorios -- dentro del area centroamericana pero no regula sus precios; los importados fuera del area impone gravámenes en concepto de impuestos y en ambos casos no regula precios, ni calidades, sucede que la famosa protección del Mercado Común Centromericano fijó de altos precios y de mala calidad constituyendo un daño a las ya débiles economías del transporte, para ejemplo, una llanta traída del extranjero antes de -- que se produjera a nivel centroamericano no sólo era más barata, sino de mejor calidad, por lo cual acusaba un mejor rendimiento, en beneficio del transporte y del usuario, la situación se presenta más grave respetando las marcas extranjeras, producidas para el caso GINSA -

de Guatemala y FIRESTONE de Costa Rica, ambas empresas transnacionales, cuyo producto al ser elaborado en nuestro medio pierde buena calidad por la falta de un estricto control de normas y calidades, - como bien lo ha dicho AEAS, puede tipificarse el caso de estafa industrial por cuanto el daño que se causa al obligar a consumir esas dos clases de producto, por la misma falta de ese control, la importación de insumos y productos terminados del exterior, no sólo para los transportistas sino para todos los salvadoreños que constantemente somos víctimas de recibir productos defectuosos, desechados, de segunda y tercera clase, vendiéndonoslo como de primera calidad y a precios exorbitantes.

En lo social podemos con toda seguridad afirmar que los efectos producidos por la crisis del transporte se hacen sentir en forma real en las clases más necesitadas o sea en los sectores de clase media y clase pobre, como el empleado público, el obrero, el estudiante, el trabajador del campo, en fin por toda esa gran familia trabajadora que no tiene otro medio para conducirse a sus labores que no sea el transporte público de pasajeros.

Por la falta de lo que antes hemos mencionado, planificación técnica apegada a nuestra realidad en las horas pico, nuestro usuario sufre con llegar tarde al trabajo por buses en mal estado y su escasez latente, sumando como un factor determinante los daños ocasionados a través de estos últimos años de violencia en nuestro país.

La seguridad social como todos sabemos es el producto de una lucha para lograr una mejor estabilidad física y emocional del trabajador y-

del patrono, pero nuestro medio se limita al empresario de recibir los beneficios totales que la seguridad social garantiza, esta injusticia es más enmarcada al imponerse en forma obligatoria la dualidad de cotización en las Asociaciones Cooperativas en lo que produce como hemos mencionado antes una doble imposición contrario al derecho financiero. Las Cooperativas tienen dentro de sus finalidades crear reservas para la educación de sus hijos, pero en la práctica por su crisis, no se puede materializar.

La falta de una utilidad que permita una subsistencia digna propia de cualquier empresa; reina en el transporte se le niega al empresario toda posibilidad de compra por iniciativa propia, para ejemplo: la vida útil de un bus es de tres a cuatro años, siempre y cuando se les dé el mantenimiento adecuado que permita con suerte servir en una ruta más o menos plana pues de lo contrario como sucede en casi todas las rutas, el cambio de motor o el ajuste previo tiene que hacerse a los dos años máximo esto genera un desembolso entre siete y diez mil colones, para evitar la compra de un motor nuevo, cuyo costo sería de veinte a treinta y cinco mil colones, según la marca que se compre.

(8)

Al referirnos al factor económico lo hacemos por considerar que ha sido siempre y será el punto medular en la búsqueda para la solución del verdadero problema de las empresas, a su vez genera lo que hemos llamado sus incidencias en lo político y social, el primer campo siempre ha sido el gobierno el responsable por su mala Dirección mezclando soluciones de intereses propios o partidista sin entrarle en forma

objetiva al problema, lo que nos lleva a concluir dos aspectos fundamentales: primero, que jamás se ha querido tocar los intereses poderosos de los señores concesionarios de buses, repuestos y accesorios, a quienes se les ha permitido obrar a su arbitrio sin que realmente existan limitaciones que evite el abuso desmedido en los precios y calidades de los mismos, la segunda más seria aún, es la negación a una tarifa justa acorde a la realidad del medio de locomoción y de la ruta designada, jamás se ha considerado el cobro por kilómetro recorrido, de ahí que nuestro país se encuentre con las tarifas más bajas, obedece a que siempre como política de gobierno, ocupa los medios de difusión, explotando como slogan el no gravamen a las clases necesitadas con el alza de las tarifas, pero les niega con eso un transporte decente y responsable no deficitario, que ha sucedido ante tal negación, al no existir los paliativos vitales para el sostenimiento del transporte. Los Empresarios, las Cooperativas han ido perdiendo el interés por reinvertir a sabiendas que lo invertido es irrecuperable o de difícil recuperación, no solo porque no existe una relativa y justa rentabilidad sino porque se ha vuelto imposible dar un mantenimiento necesario y cumplir con las obligaciones financieras, apenas se logra mantener en circulación las unidades, recordemos que desde 1979 el transporte ha sido objeto de los más oscuros intereses, en donde -- han fincado sus desahogos ciertos sectores para producir un estancamiento en el desarrollo de nuestro país, dándose a la tarea de destruir unidades, contribuyendo a un deterioro insoslayable, producto de esto han quedado sin fuente de trabajo ese sector laborable de motoristas, mecánicos, cobradores, revisadores y demás dependientes, provocando -

un problema social sumado a los problemas que afronta el usuario ante la falta de un eficiente servicio. (8)

COSTOS Y PRECIOS COMPARATIVOS

1974 - Enero 1983

	<u>1974</u>	<u>1978</u>	<u>1982</u>	<u>a Enero 83</u>
1o) Buses.....	¢ 40 y 45.000	80 a 110.000	120 y 130.000	155.000.00
2o) Motores: MAN	12.000	17.000	24.500	26.000.00
MERCEDES BENZ...15.000		16.000	No Hay. existencia	
LEYLAN.....20.000		24.000	No Hay. existencia	
3o) Llanta 1000x20C.....	190	400	480	620.00
4o) Bateria 12V120A	70	360	380	400.00
5o) Barril Aceite.....	140	405	550	618.00
6o) Salario Motorista.....	12.50	12.50	21	21.00
7o) Grasas (Barril).....	600	725	790	815.00
8o) Pistones para motor				
Mercedes Benz	500	716	860	1.000.00
Ford	800	1.106	1.500	1.600.00

FUENTE: Boletín informativo de A.E.A.S. y

Datos Actualizados DIRECCION GENERAL

DE TRANSPORTE TERRESTRE.-

ASOCIACIONES COOPERATIVAS

AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR

ACIT, DE R. L.	<u>RUTA</u>	<u>LINEA</u>	<u>RESERVA</u>	<u>TOTAL</u>
	1	27	3	30
	20	25	3	28
	22	18	2	20
	26	<u>15</u>	<u>2</u>	<u>17</u>
	T O T A L.....	95	10	95
ACOTUD, DE R.L.	4 (Ter.)	27	1	28
	4 (Sagrera)	15	-	15
	4 (Sta. Alegría)	<u>6</u>	<u>-</u>	<u>6</u>
	T O T A L.....	48	1	49
ACTOBUS, DE R.L.	5	20	-	20
	28	<u>10</u>	<u>2</u>	<u>12</u>
	T O T A L.....	30	2	32
COPACSTINRAL (En proceso de for- mación).	7	25	-	25
	7-B	<u>8</u>	<u>2</u>	<u>8</u>
	T O T A L.....	33	2	33
ESFUERZO, DE R.L.	34	<u>8</u>	<u>-</u>	<u>8</u>
	T O T A L.....	8	-	8

Ruta parcialmente abandonada; sin embargo, ACIT, DE R. L., Unidades de refuerzo y de la Empresa cubren la Ruta 13.-

	<u>RUTA</u>	<u>LINEA</u>	<u>RESERVA</u>	<u>TOTAL</u>
ACOPATT, DE R.L.	29-A	10	-	10
	29(Ilopango)	27	25	52
	29(S.Benito)	15	10	25
	29(L.Verdes)	<u>18</u>	<u>-</u>	<u>18</u>
	T O T A L.....	70	35	105
COMI, DE R.L.	97	3	-	3

ASOCIACIONES COOPERATIVAS AREA DE OCCIDENTE

SANTA ANA:

ACOMITSA, DE R.L.	50	3	-	3
ACOAS, DE R.L.	50	11	-	11
ACODES, DE R.L.	51	21	2	23
ACOMTUS, DE R.L.	55	<u>14</u>	<u>4</u>	<u>18</u>
	T O T A L	49	6	55

SONSONATE:

ACOTS, DE R.L.	53	19	4	23
----------------	----	----	---	----

ASOCIACION COOPERATIVA AREA DE ORIENTE

ACOTRAM, DE R.L.	90	21	5	26
	91	<u>15</u>	<u>5</u>	<u>20</u>
	T O T A L....	36	10	46

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

de fecha Diciembre 1982.-

CAPITULO IV

POLITICA GUBERNAMENTAL PARA LA SOLUCION DE LOS PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE.

Las medidas adoptadas ante los diferentes problemas del Transporte público de pasajeros podemos clasificarlos en medidas políticas y Económicas, considerando como hemos expresado vinculado en todas las acciones ejecutadas por los organismos competentes, desde el inicio del reglamento se estipuló dentro de sus numerales el otorgamiento de los pases de cortesía, los recorridos de cada ruta trazados sin ningún estudio técnico, otorgadas en función del compadrazgo o la recomendación, sin tomar en cuenta las verdaderas necesidades de los sectores de usuarios, pretendiéndose algunas veces cubrir los principales grupos poblacionales, los centros de desarrollo y producción, se estableció una tarifa estática por años aun cuando se incrementen alzas en los costos de operación y mantenimiento; se obligó la sustitución de los buses trompudos por los famosos chatos a cambio de una pequeña alza en la tarifa, sin embargo no se regularon los precios de los buses y demás accesorios, dejando al arbitrio de los concesionarios los precios y las condiciones unilaterales y onerosas para la compra de unidades por sus altos precios en el caso de los autobuses siempre constituyeron ventas a plazo con interés compuesto, más un sobre interés en caso de mora en el pago de las obligaciones, razón poderosa por la cual han perecido toda clase de organización ya individual o colectiva, la medida salvadora para mantener el equilibrio no se ha hecho efectiva en unas veces o en otras ha llegado tarde, creando por vía de consecuencia

un círculo vicioso en donde se han sustituid^o deudores por deudores y siempre los mismos acredores, se trabaron embargos sobre las unidades y además sobre los bienes dados en garantía dejando a veces sin vivienda a deudores o sus fiados ante la mirada pasiva consentidora de los organismos competentes Dirección General de Transporte, Ministerio de Economía, Ministerio de Trabajo, Departamento General de Tránsito. Presentandose casos de unidades vendidas en dos o tres oportunidades después de ejecutar a sus deudores.

El sistema operacional adoptado tanto en el area Urbana como Interdepartamental esta dirigido por los señores Despachadores que representan la Dirección General de Transporte pero que le pagan los adjudicatarios de las líneas, único caso en donde se le paga a una persona para que trabaje sin encontrarse bajo su responsabilidad, lo que ha motivado injusticias resultantes de fricciones entre Empresario y despachador, este humilde trabajador no goza de la protección del Estado, no cuenta con los beneficios del Seguro Social de Vejez, Invalidéz o Muerte. En otros países depende de la Empresa o Empresas o no existe.

La Dirección General de Transporte se relaciona con otras instituciones estatales, sin embargo lo hace en forma desorganizada, produciendo daño en lugar de beneficio, para el caso le compete la regulación y organización del transporte público de pasajeros específicamente, en buses y microbuses, pero no conoce de los problemas que se presenta en los taxis y Pick Up, ya que estos los regula el Departamento General de Tránsito, lo que genera a veces fricciones entre ambos organismos en razón y atribuirse facultades en la concesión de permisos para operar

en rutas establecidas ocasionando la llamada competencia desleal, estos últimos sin tener carga administrativa ni financiera, ofrecen aparentemente un mejor servicio aunque con más riesgo, los usuarios hacen uso de ese medio de transporte por necesidad sin importar que es más caro.

Las Alcaldías Municipales por falta de una política adecuada o de un regimen especial alegando los exiguos ingresos impone un impuesto por cada bus que transite dentro de su jurisdicción, correspondiendo unicamente en donde el autobus tiene su sede o meta, en la práctica habido adjudicatarios que han tenido que pagar en 3 o 4 Alcaldías el mismo impuesto para poder matricular sus unidades.✕

La falta de seriedad en la toma de decisiones del transporte, el transportista ha tenido que hacer frente a una serie de problemas de difícil solución, ejemplo: los conflictos obrero-patronal en el sector laboral han producido fricción ocasionando por parte de algunos militantes de entidades gremiales mal trato a los autobuses, a los usuarios y la correspondiente fuga de ingresos, al no tener sanción específica en la legislación penal se han consentido abusos de parte del trabajador al introducir tiquetes no autorizados o planchados cuyo ingreso queda en sus manos en perjuicio del propietario del Autobus.

Se presenta en el Transporte las quiebras de hecho o de derecho pero, en realidad aún las quiebras de derecho ante la intervención del Ministerio de Trabajo al obligar laborar en contra de las disposiciones de nuestro Código de Comercio y Código Laboral depositando en manos de trabajadores la administración de las empresas sin responsabilidad

en el pago de las obligaciones contraídas por cada empresa han producido nuevamente un daño irreparable en el servicio y por ende en el transportista, ejemplo de esta situación las vemos en la Ruta 23, Transportes Esperanza, en la Ruta 21 OTSSA y en las Rutas 1e, 14 y 15 SASSA, - las últimas sociedades que a fuerza de sacrificio habían tratado de mantener las fuentes de trabajo sometidas a condiciones leoninas por los señores concesionarios, dejan de cumplir el pago de sus obligaciones, de por sí en crisis no se les había permitido mantenerse a flote, sin embargo con la anuencia de los Ministerios de Trabajo y Economía, las empresas laboran obligados en forma de hecho, descapitalizándose cada día más, hundiendo en lo económico sin tener sus socios la administración, sin pagar los trabajadores ninguna obligación, con pésimo mantenimiento han condenado a los empresarios a ser víctima de embargo, - no bastando la empresa ni sus equipos o unidades, sino de sus pocos -- bienes personales o empleos. Esta política cómplice, consentidora a todas luces ilegal han convertido al trabajador en algunos casos en irresponsable y no por culpa de ellos, sino por la falta de orientación, asesoramiento o protección económica, han pasado mas de dos años sin definir la política a seguir para resolver tan grave problema, lo lógico hubiera sido organizarlos en Cooperativas y aunque no contrajeran las deudas existentes, se permitiera a los deudores saldar sus deudas en -- forma justa con sus acreedores, sin esperar que el tiempo el pero ene migo del transporte termine, con la fuente de trabajo y con la prestación del servicio tan dañino para la clase trabajadora usuaria. (9)

Las rutas e itinerarios establecidos constituye un verdadero problema de tránsito, cada autobus para llegar al centro de la ciudad recorre varias zonas y no basta llegar al centro lo cruzan en la mayoría de rutas, sin embargo el empresario sin una mística empresarial que le permita proyectar y planificar su sistema de trabajo siempre pretende alargar más su ruta con la creencia de obtener mejores ingresos, cuando lo que logra con esto es cortar la vida útil de su equipo y afectando por la tardanza ocasionada al usuario.

La política crediticia ausente o negativa en el sector transporte es otro factor determinante para el estado actual de los buses, aparte de FIGAPE no existe institución financiera para el rubro del transporte, presentándose casos en donde el mismo concesionario haciendo las veces de Banco pero sin desembolsar cada vez que su deudor empresario o cooperativista entraba en mora la refinanciaba esa deuda para ponerla al día, le recargaba nuevamente intereses sobre intereses, deuda de la cual ninguna empresa, ni cooperativa ha logrado saldar. Este país es de los pocos por no decir el único, en Latinoamérica en donde los deudores en un 90% no han saldado en forma normal sus obligaciones, todo esto obedece a lo antes establecido, resumido en pocas palabras por la falta de una política económica que proteja y estimule en forma sana y adecuada al sector transportista nuestro usuario el pueblo es otra víctima del intermediario Distribuidora de Buses y Repuestos.

Las Cooperativas por su parte al nacer sin capital o con exiguas capitales como el caso de los empresarios, no les ha permitido el desarrollo normal de sus operaciones por el mismo motivo, y aunque exis-

ta el organismo llamado INSAFOCOOP, lo cierto es que ha sido inoperante y a veces dañino para los intereses de los asociados. Cuando digo dañino me refiero a los contubernios para maniobrar con la presencia de delegados de ese organismo en las Asambleas Generales para la elección de sus Directores. (10)

En cuanto a la política tarifaria es hasta en 1981, después de más de 12 años que se autorizó el aumento de cinco centavos en el servicio urbano, pero antes en 1980 se había obligado por Decreto al pago en el salario veintiun colones para el motorista y de tres colones de aumento a los demás trabajadores del transporte, aumento justo, pero que por razones económicas ante la insuficiencia de fondos era imposible cancelarlo ocasionando nuevamente los problemas antes mencionados, muchas Cooperativas no les importó el aumento, ante la incapacidad de pago mantuvo salarios de 15 y 16 colones. Después de diferentes estudios comprobada la incapacidad para subsistir las empresas y las cooperativas amenazadas por una inminente quiebra se les concede un nuevo aumento de cinco centavos, lo que ha venido no a solventar el problema económico, pero si a detener por algún tiempo la prestación del servicio. (11)

La falta de divisas problema nacional ha repercutido enormemente en el transporte y si en un tiempo se recurrió a la compra de repuestos a países vecinos como Guatemala y Honduras, en la actualidad la galopante inflación causa de nuestra devaluación ha permitido las constantes alzas en los precios del petróleo y sus derivados, repercutiendo de manera directa en el incremento de los precios de los buses, repuestos y accesorios.-

La situación política actual ante el creciente número de unidades dañadas, parcial o totalmente, el gobierno preocupado por el problema trató de solventarlo a través de la traída de doscientos buses argentinos y doscientos buses rumanos, estos segundos solamente chasises y motores, aunque la intención haya sido buena, las operaciones han sido negativas, después de más de un año de traídos al país con un costo para la venta de más de ciento cincuenta y cinco mil colones, con motor de ciento cuarenta caballos de fuerza, el bus argentino, diseñado para transportar pasajeros sentados y de un número no mayor de veinticinco personas paradas, podrian durar de 3 a 4 años, pero en nuestro medio en donde se transporta entre 80 ó 90 personas por bus, la vida útil de este vehículo por sus recorridos es la mitad o sea a dos años y si el adjudicatario que lo compre le corresponda pagar una cuota diaria de ciento veinticinco a ciento cincuenta colones, dificilmente se logra hoy en día obtener, en caso de negociar, ningún deudor estaría en condiciones de pagarlo con la tarifa actual. Los autobuses Rumanos son versión oriente, no se conocen, sus repuestos en caso de haber, para obtener los sería muy difícil por sus costos. Ha sido una equivocación tales negocios en las circunstancias actuales, pero debemos dejar bien claro que nuevamente por designar personas ajenas al transporte sin que exista mala fe o intereses creados tenemos un nuevo problema, nuestro país, tiene que pagar en dólares o en su equivalente su precio real y no es remoto que a la presente fecha estemos pagando interes sin tener ingresos.

Las cuatro o cinco compañías de Autobuses de acuerdo para darle el mismo tratamiento a sus deudores, han ofrecido las unidades no adecuadas para el servicio existiendo diferentes marcas: Ford, Mercedes Benz, Internacional, Isuzu, Leylan, GMC, Ceddon Perrine, Chevrolet, MAN, Toyota, Nissan, Fargo; todas estas marcas no siempre han llevado el motor de su marca, habiéndole introducido motores, como Perkin, Cuming, Toro, indistintamente, esto por vía de consecuencia, ~~vienen~~ a elevar los costos en el mantenimiento de las unidades producto de la mezcla de chasis, motores y carrocerías de distintas marcas. (12)

Respecto a los equipos los costos serían más accesibles a los transportistas o cooperativistas, si existieran menos marcas, menos mezclas y pudiera contarse con las unidades provenientes de los Estados Unidos que són más baratas y de fácil acceso a los repuestos.-

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Mencionabamos en la Introducción la complejidad del problema del transporte comprobada a través del desarrollo del tema, se conjugan los tres factores que hemos venido mencionando causando perjuicio, al transportista, a la clase trabajadora del transporte y la figura más importante quien hace uso de ese medio llamado usuario, comprobado los efectos negativos de una política unilateral demagógica de insensibilidad al grave problema del servicio público de pasajeros, vemos lastimosamente las diferentes transformaciones sufridas en la clase transportista, no es el mismo empresario familiar o particular de los años 30 al 50, ni las Sociedades Anónimas, ni Sociedades Cooperativas de la década del 50 al 60 como tampoco es de las Asociaciones Cooperativas única y exclusivamente la condición de concesionario o adjudicatario durante todo el tiempo, llegamos al año 80 y notamos nuevamente es el empresario individual de uno o dos buses, el que aparece como nuevo tipo involucrado en el transporte urbano. Este fenómeno se ha convertido en un círculo vicioso, nuevamente se habla de concesión de línea a nuevos empresarios asociados en forma cooperativa sin tener el cuidado de calificar al sujeto designado, como ejemplo algunas cooperativas -- fantasmas, integradas por empleados, profesores, comerciantes, amas de casa, profesionales, no aparece tan siquiera un mecánico, un contador, ni mucho menos motorista, lo que induce a creer que nuevamente no se ha tomado el problema en serio, no hay conciencia de la vital importancia que reviste esta actividad generadora del desarrollo económi

co, industrial, de cada país.

La forma organizativa de los trabajadores por medio de los Sindicatos, primero el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas, y luego el Sindicato Nacional de la Industria del Transporte y Actividades Conexas, ambos producto de una situación económica insostenible por un lado por la actitud negativa de la mayoría de empresarios de esa época y por otro producto de la lucha reivindicativa de la clase trabajadora para la obtención de un salario digno y mejorar sus prestaciones, pero desgraciadamente de este conflicto la pero parte le ha correspondido al usuario quien ha sufrido las inclemencias de un servicio deficiente o del maltrato por parte de algunos malos trabajadores del volante; siempre quivocando la responsabilidad sin asumir su papel único y verdadero responsable de la crisis, el estado sigue apático la búsqueda a las soluciones de la mal llamada industria del transporte.

El Servicio Urbano esta atendido por 1,400 buses, actualmente trabajando un 50% corresponde más de 1/3 a las Cooperativas, 1/3 parte a las unidades de refuerzo, otra 1/3 parte a las Sociedades Anónimas y el resto Sociedades Cooperativas, la incorporación de unidades interdepartamentales en el servicio urbano que han dejado de servir a sus lugares originales por la situación de todos conocidos, además la proliferación de los llamados buses y Pick Up piratas han hecho menos difícil la situación del usuario.

Es notorio el poco conocimiento de los principios financieros y administrativos de parte del personal que integra el sector transporte. Sus gastos financieros lesionados por sus débiles economías en las empresas como Cooperativas y Asociaciones individuales, son onerosos --

los intereses derivados de los contratos de compra-venta a plazos de - Autobuses, repuestos y accesorios. La descapitalización cada día mayor, debido a los escasos ingresos que reciben y su reducida rentabilidad, - hace que la empresa privada o sea el empresario constituido en Sociedades Anónimas y Sociedades Cooperativas, no solo se le imposibilita seguir invirtiendo en esta clase de negocios, sino que lo ha llevado a la quiebra. (13)

De toda la forma organizativa, individuales y colectivas constituidas para servir en el transporte, la Cooperativa sería la llamada - para la concesión del Servicio de Transporte, ya que no siendo su finalidad de lucro, sino el bienestar para el trabajador generaría al - menos en teoría, una mejor distribución del ingreso per capita a su -- clase trabajadora, asimismo contaría con una política, firme, positiva y protectora del organismo competente INSAFOCOOP prestando un adecuado servicio al usuario sin importar la rentabilidad requerida en la empresa privada puede además prestar servicio el empresario individual de un bus, en donde este fuera propietario, motorista, mecánico etc.

Valga la aclaración nuevamente que nos estamos refiriendo estrictamente al servicio urbano de pasajeros, el cual en la Zona de Occidente y en la Zona de Oriente es el único existente el servicio por Asociaciones Cooperativas.

RECOMENDACIONES

Analizando el problema notamos que se puede hacer mucho por el transporte pero debemos comenzar en orden de prioridades con un ordenamiento legal fundado en una sola Ley, en primer lugar, la creación de una Subsecretaría de Transportes, pero no como una nueva entidad burocrática, sino una reestructuración de los órganos que actualmente están involucrados en el quehacer del transporte; tenemos otros países en donde se han dado esta clase de ordenamiento y ha tenido resultados positivos, se orienta el camino para llevar a puestos de Dirección a profesionales capaces en la materia y no como en la actualidad; la Dirección General de Transporte en sus 25 años ha tenido, tres Directores Civiles y los demás Oficiales del Ejército, ninguno con conocimientos de la materia, provocando obstáculo en la solución de los problemas de transporte, aún cuando su actuación ha sido de buena fé.

Es urgente tecnificar los organismos como FIGAPE, para la creación de verdaderas líneas blandas de crédito, que exista una flexibilidad a la hora de exigir garantías, con un tiempo prudencial para pago adaptado a la realidad del servicio, para ello establecer comisiones mixtas, de estudio para la aprobación de créditos en donde participen transportistas o cooperativistas para un mejor análisis y comprensión de los problemas socio-económicos.

Hacer del INSAFOCOOP un organismo capaz de intensificar la asistencia técnica, proveerlo de los medios para la creación de cursos de capacitación que comprenda materias de organización, control, mantenimiento y administración, en otras palabras, preparar a conciencia la -

clase cooperativista, canalizar directamente una comunicación orientada real y efectiva, para estar atenta a las necesidades económicas y sociales.

El seguro obligatorio o voluntario debe ser creado para todas las unidades del servicio a través de un organismo estatal o mixto que opere como un Instituto de Seguro con mecanismos adecuados que involucre al propietario de las unidades y a los señores motoristas, con esto se lograría un mayor sentido de responsabilidad y no permitiría la ruina que actualmente ocasiona la pérdida parcial o total de un vehículo, de no ser posible modificar la famosa responsabilidad sin culpa de la Ley de Procedimientos Especiales de Tránsito, aplicada a los Autobuses o crear el Seguro obligatorio para el motorista, aun cuando fuere pagado por el transportista.

El transporte público de pasajeros como obligación del Estado Responsable directo en la prestación del servicio, debería de dotar a los adjudicatarios de los incentivos fiscales propios para su desarrollo, como la exoneración de impuestos, tal como lo hace con otras industrias y con ello permitiría la creación de nuevas formas de servicio, sería un estímulo para la empresa privada, otra alternativa al problema sería la creación de un sistema de economía mixta, en donde el capital se integraría por dos clases de aportes, la del sector público y la del sector privado. No porque la empresa privada haya fracasado al igual que las Asociaciones Cooperativas, su fracaso obedece a la incapacidad gubernamental en resolver los problemas o por razones políticas al no tocar intereses poderosos; por consiguiente estando involucrado el esta

do, estaría comprometido al fortalecimiento las economías de las empresas y talvéz de esa menra se ajustara en forma equitativa según la realidad económica tarifa en el transporte, permitiría cubrir los costos de operación, mantendría una mejoría en los niveles de rentabilidad.

De tal forma en el servicio urbano el intermediario desaparece como Sociedad Anónima. Resumiendo tenemos tres alternativas viables: - primero las Asociaciones Cooperativas, con el total apoyo técnico y financiero del Estado; segundo, la Institutocionalización de los empresarios individuales agrupándolo en lo que se llamaría sectorización del transporte, esto es, designándole permisos definitivos en una sola ruta y no como hasta ahora lo hacen, trasladándolos de ruta en ruta en frma arbitraria y defina.

Tercero, el sistema de economía mixta que permitiera una nueva o--rientación del transporte, porque no decirlo estableciendo nuevas clases de servicios, menos dependientes de los derivados del petróleo que vendrían a suavizar los gastos, recordemos que todo derivado del petróleo al Estado le cuesta para su cancelación pagos en dólares y sin ser un --país productor exportador, nunca podremos lograr tener la correspondiente capacidad de pago.-

CUADRO COMPARATIVO DE COSTOS DE LA COOPERATIVA MAS GRANDE DE LA REPUBLICA.

A.C.I.T. de R. L.

COSTOS	1 9 7 8	1 9 7 9	1 9 8 0 (*)
De Operación	5.347.483.0	6.160.287.0	3.334.646.0
Sueldos y Salarios	1.379.552.0	1.517.786.0	1.001.991.0
Prestaciones Sociales	311.504.0	358.834.0	389.602.0
Despachos y Controles	124.744.0	172.889.0	113.118.0
Combustible	828.279.0	745.995.0	427.154.0
Lubricante	211.019.0	283.616.0	134.037.0
Reparaciones	287.896.0	371.293.0	125.469.0
Repuestos y Accesorios	1.109.630.0	1.606.238.0	650.499.0
Depreciación	849.080.0	859.346.0	420.502.0
Matrícula	11.644.0	3.875.0	4.650.0
Otros	234.135.0	240.415.0	67.624.0
De Administración	385.074.0	508.089.0	215.376.0
Financieros	396.573.0	362.430.0	185.238.0
T O T A L	6.129.130.0	7.030.806.0	3.735.260.0

Fuente: Información Proporcionada por la Cooperativa.

(*) : Período de Enero a Junio/80.-

CUADRO COMPARATIVO DE COSTOS DE LA COOPERATIVA

ACOPAT DE R. L.

COSTOS	1 9 7 8	1 9 7 9	1 9 8 0 (*)
De Operación	4.293.530.0	3.525.028.0	1.754.721.0
Sueldos y Salarios	1.369.052.0	1.068.955.0	641.706.0
Prestaciones Sociales	297.465.0	231.154.0	182.116.0
Despachos y Controles	36.778.0	14.643.0	12.972.0
Combustible	658.199.0	494.431.0	237.102.0
Lubricantes	134.888.0	113.032.0	63.742.0
Reparaciones	107.037.0	86.356.0	24.320.0
Respuestos y Accesorios	1.010.090.0	769.378.0	257.348.0
Depreciación	576.489.0	655.367.0	258.545.0
Matrícula	9.945.0	7.861.0	4.460.0
Otros	93.587.0	83.851.0	45.410.0
De Administración	139.016.0	155.940.0	90.919.0
Financieros	595.366.0	33.234.0	14.212.0
T O T A L	5.027.912.0	3.714.202.0	1.859.852.0

Fuente: Información Proporcionada por la Cooperativa.

(*) : Período de Enero a Junio/80.-

NOTAS:

- b) Peña, José Ernesto pgs.5-6-16; Art.3-7 Reglamento Transitorio de - Transporte de Autobuses y Camionetas.
- 2o) Reglamento Transitorio de Transporte Autobuses y Camionetas Arts.3-7 y 9 inc.2o No.1o.- Reglamento de Tránsito Art.8-9-10.-
- 3o) Ley de Financiamiento de Transporte de Pasajeros publicada en el - Diario Oficial No.143, Tomo No.264, del 7 de Agosto de 1979, 59 ar - tículos - Decreto No.647 de fecha 6 de abril 1981.-
- 4o) Boletín informativo de la Asociación de Empresarios de Autobuses - Salvadoreños (A.E.A.S.) consta 15 páginas.-
- 5o) FENACITES acta de fecha 8 de junio de 1980 inscrita en el Regis - tro Nacional de Asociaciones Cooperativas con fecha 29 de agosto de ese mismo año.
- 6o) Decreto No.118 publicado en el Diario Oficial de fecha 13 de fe - brero de 1980.
- 7o) Ibid.
- 8o) Ibid.
- 9o) A.E.A.S. Análisis del Problema del Transporte, de fecha septiem - bre 1979.
- 10o) Ley INSAFOCOOP Arts.3,23,24,27,28 y 30.-
- 11o) Acuerdo No.348 del diez de mayo 1974, Decreto 8 de junio de 1981.
- 12o) Investigación Ministerio de Economía y CEPA, fec ha 13 de Diciem - bre 1973;
- 13o) Ibid, Reglamento de Tránsito Art.11, Ley Carretera y Caminos Veci - nales, Arts.8 y 9.-

BIBLIOGRAFIA.-

- 1) Peña Villacorta José Ernesto "PRBLEMÁTICA DE LAS COOPERATIVAS DE -
AUTOBUSES URBANOS Y SU SOLUCION INTEGRAL". Tesis de Graduación, Uni-
versidad Centroamericana "José Simeón Cañas", Enero 1981.-
- 2) Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.
- 3) Ley INSAFOCOOP.
- 4) Ley FIGAPE.
- 5) Reglamento de Pesas y Medidas.
- 6) Reglamento de Tránsito.
- 7) Reglamento Transitorio de Transporte de Autobuses y Camionetas.
- 8) Ley de Financiamiento del Transporte de Pasajeros.
- 9) Reglamento de la Ley de Financiamiento del Transporte de Pasajeros.
- 10) Trabajo de Investigación del Ministerio de Economía y CEPA "Proble-
ma del Transporte Colectivo de Pasajeros en el Area Metropolita
na de San Salvador y Propuestas de Solución".
- 11) Publicaciones del Semanario "EL TIEMPO".
- 12) Trabajo Análisis del Problema del Transporte de A.E.A.S.