

082572

5/4

~~04-3333~~

EG.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

**LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA
EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA.
EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE BUSES.**



TESIS PRESENTADA POR

JOSE ROLANDO MARTINEZ

PARA OPTAR AL GRADO DE

LICENCIADO EN ECONOMIA

AGOSTO DE 1971



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

Dr. Rafael Menjívar
Rector

Dr. Miguel Angel Sáenz Varela
Secretario General

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Lic. Carlos Abarca Gómez
Decano

Lic. Jorge Alberto Guatemala
Secretario

TRIBUNAL DE EXAMEN GENERAL PRIVADO

EXPOSICION ESCRITA Y ORAL

Presidente : Lic. Manuel Robles Guardado

Primer Vocal : Lic. Fermín Pastor Arias

Segundo Vocal : Dr. German Guzmán Olmedo



SEMINARIO DE GRADUACION
ACTA DE CALIFICACION FINAL

Seminario sobre: "EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE EL SALVADOR EN LAS ULTIMAS
DOS DECADAS Y SUS PROYECCIONES".

Ciclo: I Año Académico 1970-71

Alumno: JOSE ROLANDO MARTINEZ

Tema: "LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO DE LA INDUS--
TRIA: EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE BUSES".

Asesor: Lic. Manuel Robles Guardado

Integración de la nota obtenida:

Nota Promedio
Ponderada

a) Preparación de la Investigación (15%)	1.35
b) Ejecución de la Investigación (70%)	6.06
c) Discusiones (15%)	1.25
NOTA FINAL	<u>8.66</u>

En razón de la nota final obtenida, el Jurado DECLARA: APROBADO
al señor José Rolando Martínez.

Ciudad Universitaria, San Salvador, a los treinta días del mes -
de mayo de mil novecientos setenta y uno.

Presidente
Lic. Manuel Robles Guardado

1er. Vocal
Lic. Fermín Pastor Arias

2o. Vocal
Dr. German Guzmán Olmedo

DEDICATORIA

A Dios Todopoderoso

Con profundo cariño y
respeto a mis padres:

Benjamín Martínez García y
Evangelina S. Valle

Quienes con esfuerzos y sacrificios erigieron
las bases para mi superación moral e intelectual,
propiciando mi formación académica.

Con singular aprecio
a mis tíos:

Ismael Martínez García y
Elba Medina de Martínez

A quienes considero mis segundos padres.

Con mucho afecto a
mi esposa:

Eladia Arely de Martínez

Con gran estimación
a mis hijos:

Cristina del Carmen, José Rolando, Eva Luz y
Linda Arely.

AGRADECIMIENTO

Mis especiales agradecimientos para todas aquellas personas que se interesaron en mi esfuerzo, concediéndome su colaboración para concluir el presente estudio.

INDICE GENERAL

INTRODUCCION

VIII

PRIMERA PARTE

CAPITULO 1

LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA	...	1
a) Los medios de transporte más importantes	...	1
b) Participación del Transporte en el Producto Territorial Bruto y en el Sector Industrial	...	20
c) Localización de la Industria	...	25

SEGUNDA PARTE

CAPITULO 2

EL TRANSPORTE COLECTIVO DE BUSES EN EL AREA METROPOLITANA	...	29
a) Características de la red de calles en el Area Metropolitana	...	29
b) Densidad de la población en San Salvador	...	35
c) Desplazamiento de los usuarios de los buses y tiempos de recorrido	...	39

CAPITULO 3

COSTOS DEL TRANSPORTE	...	55
a) Estructura de Costos	...	55
b) Salarios Directos	...	65

II

c) Reparaciones y Repuestos	...	...	...	...	66
d) Combustibles y Lubricantes	...	...	...	...	70
e) Llantas y Recncauches	...	...	...	...	70
f) Depreciaciones	...	...	...	...	71
g) Otros Gastos	...	...	...	...	72
h) Gastos Financieros	...	...	...	...	73
i) Gastos de Administración	...	...	...	...	73
j) Costo de Adquisición de los buses y su valor actual	...	...	...	...	74
k) Punto de Equilibrio	...	...	...	...	75

CAPITULO 4

ANALISIS DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA DE LAS EMPRESAS URBANAS DE BUSES	...	...	...	...	80
a) Análisis por empresa	...	...	...	...	80
b) Análisis global	...	...	...	...	87
c) Análisis administrativo y de servicio	...	...	...	...	90
d) Aspectos financieros	...	...	...	...	92

CAPITULO 5

ASPECTOS LABORALES	...	...	...	...	94
a) Reseña histórica del transporte de autobuses en San Salvador	...	...	...	...	94
b) El Sindicato de la Industria del Transporte.	...	...	...	...	96
c) La Federación de Empresarios	...	...	...	...	101
d) Las Cooperativas	...	...	...	...	104
e) El Gobierno	...	...	...	...	106

CONCLUSIONES Y SOLUCIONES	...	...	...	...	109
a) Conclusiones	...	...	...	...	109
b) Soluciones teniendo en cuenta los medios de transporte actuales	...	...	...	...	112
c) Otras alternativas	...	...	...	...	116
 BIBLIOGRAFIA	...	...	...	...	120

INDICE DE CUADROS

No		Pág.
1	Estructura del Sistema Vial en 1966	7
2	Carreteras transitables en todo tiempo (1966)	8
3	Carreteras transitables sólo en estación seca (1966)	8
4	Carga marítima movilizada de 1962 a 1968	14
5	Carga movilizada en 1967	15
6	Pasajeros transportados por vía aérea	18
7	Aeronaves atendidas en el Aeropuerto de Ilopango	18
8	Participación del Sector Transporte en el P.T.B. global	20
9	Crédito Bancario al Transporte	21
10	Balanza Comercial en relación a los transportes	22
11	Disponibilidad de estacionamiento, DCC	31
12	Población estimada al 31 de diciembre en el departamento de San Salvador (1965-1969)	35
13	Promedio de la población movilizada diariamente en 1968	40
14	Bloques de población por actividad movilizadas por el servicio urbano de buses en 1968 (Movimiento por día)	43
15	Horario de trabajo sugerido	46
16	Autobuses autorizados para prestar el servicio y autobuses que realmente lo prestan	48
17	Número de buses de las rutas urbanas de San Salvador (Marzo de 1971)	51
18	Empresas, rutas, origen, destino y tiempos de recorrido (Marzo de 1971)	53
19	Control de viajes y distancias en kilómetros	54
20	Estructura de Costos. Empresa A	57
21	Estructura de Costos. Empresa B	58

22	Estructura de Costos. Empresa C	...	...	...	...	59
23	Estructura de Costos. Empresa D	...	...	...	...	60
24	Costos promedios por autobús en un año	...	...	...	...	61
25	Ingresos por ventas de pasajes	...	...	...	...	62
26	Utilidad Neta por cada autobús en un año	...	...	...	...	64
27	Cuadro demostrativo de los porcentajes de - utilidad en la compra-venta de repuestos y accesorios	...	...	...	...	68
	Gráfico N ^o 1. Punto de equilibrio de las em presas urbanas de buses	...	...	...	...	79
28	Coefficientes de Liquidez y Rentabilidad. Empresa A	...	...	...	...	81
29	Coefficientes de Liquidez y Rentabilidad. Empresa B	...	...	...	...	82
30	Coefficientes de Liquidez y Rentabilidad. Empresa C	...	...	...	...	84
31	Coefficientes de Liquidez y Rentabilidad. Empresa D	...	...	...	...	85

INDICE DE ANEXOS

Industria Manufacturera Insumos	...	...	...	...	1
Insumos del Sector Industria Manufacturera: Transporte	...	...	...	...	2
Coeficientes de insumos en transporte respecto a - los insumos totales en el Sector Industrial Manu- -facturero	...	...	...	...	3
Industria Manufacturera Producción Bruta	...	...	...	...	4
Industria Manufacturera Valor Agregado	...	...	...	...	5
Pasajero-Kilómetros movidos por vía terrestre	...	...	...	...	6
Resumen de las importaciones relativas a vehículos automotores	...	...	...	...	7
Volumen de carga y descarga marítima según puertos	...	...	...	...	8
Distribución y proyección de la población urbana - de la Región Metropolitana de San Salvador	...	...	...	...	9
Control de pasajeros que se desplazan en todas las rutas	...	...	...	...	10
Salario promedio de un motorista colector (rutas - urbanas)	...	...	...	...	11
Resultados de la empresa A, por el período del 1º al 31 de diciembre de los años siguientes: (1966 - 1969)	...	...	...	...	12
Resultados de la empresa B, por el período del 1º al 31 de diciembre de los años siguientes: (1966 - 1969)	...	...	...	...	13
Resultados de la empresa C, por el período del 1º al 31 de diciembre de los años siguientes: (1966 - 1969)	...	...	...	...	14
Resultados de la empresa D, por el período del 1º al 31 de diciembre de los años siguientes: (1966 - 1969)	...	...	...	...	15
Balances de situación al 31 de diciembre de la empresa A, por los años siguientes: (1966-1969)	...	...	...	...	16
Balances de situación de la empresa B, al 31 de diciembre de los años siguientes: (1966-1969)	...	...	...	...	17
Balances de situación de la empresa C, al 31 de diciembre de los años siguientes: (1966-1969)	...	...	...	...	18

VII

Balances de situación de la empresa D, al 31 de <u>di</u> ciembre de los años siguientes: (1966-1969)	... .. 19
Capital Social, Contable y Utilidad o Pérdida Ne- ta de 4 empresas de transporte urbano de San Sal- vador (1966-1969)	... .. 20
Capital Social, Contable y Utilidad o Pérdida Ne- ta de varias empresas de transporte urbano de San Salvador al 31 de diciembre de 1969	... .. 21
Anteproyecto de Decreto. Ley Reguladora del Comer- cio de Accesorios y Repuestos de Vehículos Automó- tores	... .. 22
Nombre de las empresas que operan en el servicio urbano de San Salvador	... .. 23
Militarización. Situación financiera de varias em- presas al 31 de mayo de 1967	... .. 24

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

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

Entrar en análisis cualitativo y cuantitativo de los problemas propios de los transportes en el país, es una labor en donde el Economista encuentra campo propicio para el ensayo, para aplicar paliativos, así como para intentar soluciones a los problemas en este sector. En el presente trabajo, los investigadores en particular y los interesados en esta materia en general, encontrarán que el desarrollo del tema va haciendo entregas informativas de su comportamiento y de la situación prevaleciente; luego, detecta los diversos problemas, para plantear un diagnóstico que conduce a la recomendación de medios para solucionarlos.

Los problemas actuales del transporte urbano de San Salvador, en cuanto a su deterioro, guardan un símil con el Status-Quo del transporte ferrocarrilero interdepartamental; con la diferencia de que, para los servicios urbanos se vislumbra un horizonte económico de mejor desarrollo, debido a la dinámica superior en cuanto a las innovaciones y diversidad de modificaciones que van ocurriendo en este campo. El transporte urbano en ciudades densamente pobladas y de gran dimensión, es administrado en otros países por empresas de economía mixta. Lo dicho es una muestra de la evolución que tiene la actividad del transporte, y por lo tanto, cuando se estudie nuestra situación, deberá tenerse presente la universalidad del tema.

En nuestro medio se ha revelado que nuestros capitales activos en el campo de la industria del transporte de pasajeros, no tienen capacidad para acometer una transformación radical, por una parte;

por otra, la política estatal no ha entrado aún a ejercer un control directo sobre los factores dominantes en materia de importación de equipo y especialmente de partes de recambio, cuyos costos son absorbentes fuertes de los ingresos de las empresas transportistas. Este estudio no puede, consecuentemente, contener una recomendación en favor del aumento del valor del pasaje urbano, ya que la situación de quiebra de algunas empresas es consecuencia directa de sus elevados costos de operación, altos costos de equipo, mala administración en las empresas, intrincados conflictos laborales y otros factores que se analizarán en esta ocasión. Razones concluyentes para que en ningún momento la población usuaria, que es la económicamente activa y la fuerza de trabajo del país, factor importante de la producción, deba soportar alzas en los precios de las tarifas de transporte. Aparte de esto, el salario mínimo de los trabajadores de los sectores Industrial, Comercial y Agrícola es de infra-subsistencia, a lo que debe agregarse el creciente costo en el nivel de vida. Se comprende entonces que los precios de las tarifas de servicios públicos deben fijarse prevaleciendo el criterio del bienestar social -- sin ignorar la situación económica de las empresas que prestan el servicio. Cuando el equilibrio de la rentabilidad se pierde, el Estado debe acudir a los subsidios, para no interrumpir los servicios de carácter públicos, o la transformación en una sola empresa mixta, con participación del Gobierno Central, la Municipalidad, la Empresa Privada y los Sindicatos de esta industria, para aprovechar las economías de escala y recuperar la rentabilidad.

Las conclusiones que se establecen sobre la situación económica y financiera de las empresas, se derivan de los análisis de sus -

documentos contables, efectuados conforme los procedimientos que la materia de contabilidad aconseja.

Se advierte que, el nombre de las empresas y las rutas correspondientes que sirven, se nominarán por medio de letras y números, - para evitar de esta manera, mencionarlas por su nombre comercial o legal, por razones puramente de confidencia.

Se considera que las conclusiones y posibles soluciones - que aparecen al final del presente estudio, podrían servir de base para orientar en alguna manera, las decisiones en orden de conveniencia a los intereses del país, canalizando en forma racional los recursos de que se dispone.

PRIMERA PARTE

CAPITULO 1

LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA
EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA

LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA:
EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE BUSES.

PRIMERA PARTE

CAPITULO 1

El transporte en el desarrollo de la industria

LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA.

a) Los medios de transporte más importantes.

Los transportes dentro del sistema económico del país son de importancia vital, por cuanto procuran la movilidad de personas y bienes, facilitan las actividades propias de los otros sectores económicos, y como consecuencia incentivan el desarrollo económico general del país; éstos se presentan como una industria de servicios que complementa a los otros factores de la economía.

En el desarrollo de la industria manufacturera, los transportes desempeñan una función de capital importancia, propiciando a las diversas industrias mejores zonas geográficas de ubicación, especialización de la mano de obra mediante la división del trabajo, obtención de materias primas a menores costos, producción en gran escala y permite la introducción de productos terminados a mercados nacionales y extranjeros.

Asimismo habilita y valoriza zonas marginales que siendo improductivas por inaccesibles no pueden ser explotadas con rendimientos razonables por los excesivos costos que esta condición impone.

Grandes extensiones de tierras cultivables en la zona norte del país, están prácticamente aisladas por falta de carreteras o de buenos caminos, sobre todo en invierno, imposibilitando o reduciendo la

producción agrícola, y como consecuencia restringe el desarrollo económico de ese sector. Se hace imprescindible entonces una mejor estructura vial que contemple carreteras primarias y secundarias y que sean complementadas por caminos terciarios, vecinales y rurales, que reúnan los requisitos que permitan la circulación satisfactoria de los medios de transporte.

Otras ventajas relevantes de los transportes consisten en fomentar el desarrollo de zonas industriales con el consiguiente asentamiento de núcleos de personas, al procurar su mejor distribución; por otra parte los transportes pueden suprimir situaciones en el mercado con características de monopolio que se originen de ventajas geográficas y que se mantienen y prevalecen por insuficiencias en el sistema de transporte.

Todos estos logros en los transportes no son suficientes en el desarrollo económico, es necesario tomar en cuenta los demás sectores a los cuales el transporte sirve con funciones estratégicas. Por ello es conveniente mejorar el sistema de transporte aumentando las inversiones en este sector, construyendo nuevas carreteras y mejorando las existentes; consiguiendo de esta manera, mediante el gasto, mayor ocupación y poder adquisitivo de la población, sin perjuicio de los beneficios generales que ello genera.

Siendo que el transporte está presente en toda actividad económica como elemento de enlace con los demás sectores de la economía, complementando el desarrollo en general del país, debe el Estado prestarle la máxima atención para que este renglón pueda participar en condiciones óptimas en la producción de bienes y servicios.

En los sectores comercial e industrial, los transportes tienen una función notable, que se deriva de las propias actividades que desarrollan éstos, y dado que la industrialización es una de las bases fundamentales en el desarrollo económico general de un país, los transportes se vuelven indudablemente un medio primordial y eficaz para ello.

Sin un apropiado sistema de transporte no sería posible la movilización de materias primas, la distribución de los productos terminados, la ampliación de mercados y el desplace de la mano de obra necesaria en los procesos productivos.

En la actualidad se ha procurado que el sistema vial del país sea distribuido de tal manera que los centros urbanos y de producción estén conectados por carreteras pavimentadas, o cualquier otra vía de acceso eficiente.

La red de carreteras está diseñada en forma longitudinal de occidente a oriente, con dos arterias principales, una que atraviesa el centro del territorio, conocida con el nombre de Carretera Panamericana, y la otra que va a lo largo de la costa del Pacífico, y que se conoce con el nombre de Carretera del Litoral. Estas arterias principales son interceptadas en forma de cruz por dos carreteras principales de norte a sur del país y que se conocen con el nombre de Carretera Troncal del Norte y Autopista Sur, esta última empalma con la del Litoral a la altura del Puerto de La Libertad.

Tanto el tráfico de personas como de carga, tiene su mayor flujo en la zona central del país, siguiéndole en importancia la zona occidental y después la oriental. El tráfico transversal, partien

do de la capital hacia el norte, es bastante inferior comparado con el tráfico longitudinal de occidente a oriente del territorio nacional. El tráfico transversal de la capital hacia el sur tiene un movimiento de similar magnitud con el que se desplaza hacia la zona occidental. Esta distribución vial obedece a condiciones físicas propias del territorio nacional. De esta manera el transporte terrestre por carretera predomina marcadamente sobre las otras formas de transporte, especialmente por las distancias cortas dada la poca extensión territorial. La estructura de los otros medios de movilidad y el alto costo en los equipos desplazables, como por ejemplo el ferrocarril, hacen que el transporte por carretera sea más eficaz, más rápido y algunas veces más económico ya que la Metrópoli como centro de producción, distribución y consumo está prácticamente en el centro del país, haciendo las distancias más uniformes y cortas.

Puede decirse entonces que el esquema vial tiene una estructura básica que satisface en parte las necesidades demandadas, especialmente si se compara con las redes viales de los otros países del Area Centroamericana.

La Carretera Panamericana que atraviesa longitudinalmente el centro del territorio, une las principales ciudades, centros de producción, distribución y consumo, facilitando la movilidad de las personas y las mercancías; la Carretera del Litoral que se extiende por la zona costera de mayor producción agrícola, tiene varios caminos de alimentación que permiten sacar los productos de las cosechas, facilitando su transporte a los mercados de consumo. La Carretera Troncal del Norte, va desde la capital hacia la zona que está en ese rumbo, es la me--

nos productiva, y allí, el 50% aproximadamente de los caminos son transitables sólo en verano, lo que obstaculiza el desarrollo económico de esa región. La movilidad de personas y productos, dada la distribución de las carreteras, se hace en distancias relativamente cortas, dándole preeminencia al transporte automotor por carretera.

Según estadísticas del año 1969, el número de vehículos automotores que trabajaron ascendió a 54.708, de los cuales 40.271 lo constituyeron vehículos para pasajeros con una capacidad de 327.119 personas, y el resto o sean 14.437 fueron vehículos de carga con una capacidad de 41.584 toneladas métricas. 1/

Estos factores de zonificación inciden notablemente en la distribución y diseño de las carreteras a lo largo del territorio nacional. Sin embargo, todavía puede considerarse que la red vial, no es completa en todo el país, faltan bastantes carreteras para conectar muchas zonas productivas que están marginadas por inaccesibilidad por falta de caminos de alimentación y de carreteras por donde transportar los productos de las cosechas y de la mano de obra indispensable.

Se hace necesario que se destinen fondos para abrir nuevos caminos, mejorar los ya existentes, ya sea ampliándolos o revistiéndolos y tratar de que sean transitables en todo tiempo aquellos que lo son sólo en verano, dejando incomunicadas grandes zonas durante el invierno.

También falta mantenimiento a las carreteras existentes,

1/ Indicadores Económicos y Sociales de CONAPLAN
(Septiembre - Diciembre de 1970). DP No 819

considerándose además demasiado estrechas debido al gran volumen de tráfico de los últimos años, pudiendo citarse como ejemplo la Carretera Panamericana, que prácticamente no cumple en ésta época con su función en el sentido de que es muy angosta, y casi toda la vía se encuentra demasiado deteriorada.

En cambio las buenas carreteras reducen el costo de mantenimiento de los vehículos, porque habiendo buena clase de rodamientos en las mismas, se reducen las importaciones de piezas de recambio, llantas, combustibles, etc. e incluso se contraen las importaciones de vehículos y sus repuestos y accesorios, porque su desgaste es mucho menor, favoreciendo desde luego la balanza de pagos en la parte que corresponde a esta clase de importaciones. Asimismo, las utilidades de los empresarios que explotan los negocios del transporte tienden a subir al reducir sus costos, lo que permite bajar o mantener por más tiempo las tarifas del tráfico, y como consecuencia reducción en los precios, en este caso de los pasajes y transporte de carga, trayendo consigo mejor nivel de vida a la población, en la medida de su abaratamiento.

En condición de deterioro se encuentran casi todas las demás carreteras, por lo que es de suma urgencia que se les dé el mantenimiento adecuado, para proteger las fuertes inversiones en ellas y conseguir un tráfico ininterrumpido.

Cabe mencionar que el tránsito intracentroamericano, ha sometido a nuestras carreteras, al paso de vehículos pesados con mayor capacidad que la que se les dió al ser construídas, ocasionando su deterioro paulatino y constante, que tiende a repercutir en cuantiosas erogaciones en mantenimiento. Se hace necesario entonces el control de

la carga, debiendo adquirirse el equipo necesario y apropiado para ello. Este equipo puede consistir en básculas para controlar el peso de los vehículos y contadores de tráfico para verificar el número de unidades que transitan en cada vía y poder establecer las necesidades de servicio, a fin de estructurar mejor las carreteras y proporcionarles el mantenimiento adecuado.

Las estadísticas muestran que desde 1962 hasta 1969 la cantidad de vehículos tanto para transportar personas como mercancías, creció en un 67.2% significando esto el grado de progreso en las actividades relativas al transporte de vehículos automotores. (1/)

La estructura del sistema vial, en el año de 1966 era la siguiente:

Cuadro N^o 1

Zonas	Troncales		Departament.		Vecinales		Totales	
	Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%
Zona Occidental	353	31.3	500	19.1	1.583	32.9	2.436	28.5
Zona Central	446	39.6	1.326	50.6	1.930	40.1	3.702	43.3
Zona Oriental	327	29.1	794	30.3	1.295	27.0	2.416	28.2
Totales	1.126	100.	2.620	100.	4.808	100.	8.554	100.
Porcentaje		13.2%		30.6%		56.2%		100% (2/)

(1/) Indicadores Económicos y Sociales del Consejo Nacional de Planificación y Coordinación Económica.
(Septiembre - Diciembre de 1970) D.P. N^o 819

(2/) Estudio sobre el Transporte 1968. "METROPLAN 1980"

Los kilómetros de carreteras transitables del territorio nacional, en estación seca y en todo tiempo, se muestran en los siguientes cuadros:

Cuadro Nº 2

Transitables en todo tiempo (en kms.)

Pavimentadas-Revestidas-No Revestidas

1.176 1.473 1.480

13.8 % 17.2 % 17.3 %

4.129 kms. (48.3%)

Cuadro Nº 3

Transitables sólo en estación seca (kms.)

Revestidas-No Revestidas

37 4.388

0.4 % 51.3 %

4.425 kms. (51.7%) (* /)

Los cuadros que anteceden demuestran que de 8.554 kms., que constituyen la red total del país, el 56.2% o sean 4.808 kms. corresponden a caminos vecinales, siguiéndole en importancia longitudinal, los departamentales con el 30.6% equivalentes a 2.620 kms., y por último la de caminos troncales con el 13.2% que representa 1.126 kilómetros del total.

* / Estudio de Transporte 1968. "METROPLAN 1980"
(D.U.A. - Diciembre 1968)

De las tres zonas que se detallan, la central dispone de más kilometraje en caminos troncales, departamentales y nacionales, correspondiéndole un total de 3.702 kms. que en términos de porcentaje - con relación al total es de 43.3%.

Las dos zonas restantes, occidental y oriental casi están a la par en importancia en cuanto a kilometraje se refiere, con 2.436 y 2.416 kms. correspondiéndole el 28.5% y 28.2% respectivamente.

4.129 kilómetros de caminos son transitables en todo tiempo, representando el 48.3% del total.

De este total, 1.176 kms. son pavimentados; 1.473 kms. de calles revestidas y 1.480 kms. de calles no revestidas, que en términos de porcentaje representan el 13.8%, 17.2% y 17.3% respectivamente.

En lo que concierne a los caminos transitables sólo en estación seca, éstos suman 4.425 kms., representando el 51.7% del total; del cual, calles revestidas suman 37 kms. y no revestidas 4.388 kms., - que en términos relativos representan 0.4% y 51.3% en su orden.

Estos caminos transitables sólo en verano, abiertos para que sean transitados por carretas, jeeps y animales, no pueden considerarse para el desarrollo económico por su alto costo en los transportes de los productos, y por el poco volumen que arrastran los vehículos que en ellos transitan.

Las características particulares del territorio salvadoreño, presentan limitaciones de las carreteras y caminos, en lo que a pendientes, curvas y anchos se refiere. Estas condiciones elevan los costos de las carreteras, circunstancia que da como norma que las carreteras se construyan tomando en cuenta el volumen de tráfico, más que la -

velocidad de los vehículos que las van a transitar, especialmente porque las distancias en nuestro territorio son cortas. Las inversiones en esta clase de proyectos deben considerar especialmente la capacidad del sistema vial y no la velocidad del equipo rodante.

En cuanto al transporte terrestre por ferrocarril puede decirse que en los últimos diez años, no se le ha proporcionado la atención requerida. Una de las principales razones ha sido que en los últimos años, los ferrocarriles han sufrido una competencia acentuadamente fuerte por parte del transporte por carretera, empeorada por los altos costos en la ampliación, reforma y transformación del sistema ferroviario, lo cual ha impedido que responda al ritmo del crecimiento económico en general.

Recientemente se han hecho estudios por firmas nacionales y extranjeras, para conocer la factibilidad de la ampliación y modernización de las dos empresas de ferrocarriles que operan en el país. Una es propiedad de la empresa privada y la otra del Estado; ambas prestan mal servicio, debido principalmente a lo deteriorado de las instalaciones y la maquinaria que es obsoleta.

No obstante, las empresas ferrocarrileras, mediante un plan bien trazado, que comprenda modernización en el equipo e instalaciones, y una administración eficaz, podrían ser un instrumento de mayor desarrollo, en razón de que los ferrocarriles están diseñados para transportar cargas pesadas y voluminosas, a mayores distancias y a menores costos; lo que por carretera resulta bastante incómodo por lo difícil de la manejabilidad, y los mayores costos en el transporte cuando se trata de distancias largas.

Los productos básicos de exportación: café, algodón, azúcar, etc.; los productos líquidos como la gasolina y la maquinaria pesada que se importa para la industria, se favorecen con el transporte por ferrocarril debido a sus menores costos; haciéndose extensivo desde luego el servicio para el transporte de personas, proporcionándoles además de bajas tarifas en el pasaje más seguridad de transporte.

Un efectivo sistema ferroviario en los países en desarrollo es de vital importancia, por cuanto sus efectos repercutan favorablemente en el ordenamiento económico del país.

Esto ya justificaría acometer algunas inversiones en este campo, mejoramiento de la vía y dispositivos de seguridad para un servicio eficiente de pasajeros y de carga.

Por los cuantiosos requerimientos de capital que demandan los ferrocarriles, el Estado aceptó en principio el régimen de concesiones con características de monopolio; pero a fin de evitar las enormes explotaciones que esto trae consigo, el Estado está obligado a vigilar su funcionamiento, establecer y regular las tarifas respectivas.

Estas tarifas deben tener las características de justas y razonables, que sean suficientes para compensar el costo de los servicios prestados, que puedan ayudar a promover las industrias del país que las aplique y que contribuyan a estabilizar los precios y salarios.

Para la implantación de las tarifas por cualesquier métodos que se apliquen, debe mediar un organismo especializado con criterio técnico en esta materia.

Actualmente en nuestro país, son varias las instituciones oficiales que intervienen en la política de los transportes, sin

existir entre ellas una buena coordinación en los múltiples problemas - que acarrea esta actividad. Puede decirse también que no tenemos legis- lación adecuada, y aplicable a esta época. El Reglamento de Transpor- - tes vigente sólo es para pasajeros, y data desde 1957, no existiendo - reglamentación alguna para el transporte de carga por carretera; todo - ésto ha repercutido en alguna forma, frenando en cierta magnitud el de- sarrollo económico del país.

Debe crearse una institución centralizadora y reguladora de todas las actividades propias en materia de transportes, que sea emi- nentemente técnica, y una legislación que responda a las necesidades de la época, sin intervención de la política.

En muchos países se ha creado el Ministerio de Transpor- - tes y Comunicaciones, dada la relevante importancia que tiene este sec- tor en la economía en general.

Ventaja fundamental en el transporte terrestre por carre- tera es que el mantenimiento y conservación de las calles es por cuenta del Estado - costo considerable - en cambio en los ferrocarriles las - empresas privadas tienen que hacerlo con sus propios recursos. Otro - factor que permite conceder preferencia al uso de las carreteras es que éstas cumplen algunas veces con la función del destino final tanto del pasaje como de la carga.

Además el equipo con que cuentan los ferrocarriles no per- mite proporcionar buen servicio, aumentando sus costos de operación y - la diversificación de las producciones agrícolas ha conducido a la mayor utilización de las carreteras.

A manera de ejemplo se presenta mediante anexo Nº 6 el -

cuadro que demuestra que en el período comprendido entre 1953 y 1962, - años en que los ferrocarriles tenían aún fuerte demanda en el transporte de pasajeros, es notorio que el volumen de pasajeros-kilómetro movido por carretera supera con creces al desplazado por ferrocarril. Puede observarse también, que el movimiento por carretera ha tenido una - tendencia de aumento, en cambio el desplazamiento por ferrocarril ha - sido en sentido contrario, es decir, que de 107 mil pasajeros-kilómetro en 1953, disminuyó a 70 mil pasajeros-kilómetro en 1962. El tráfico - por carretera en cambio creció de 986 mil pasajeros-kilómetro en 1953 a 1.420 miles en 1962.

La preferencia por los vehículos automotores ha incrementado sus importaciones. Sólo en el año de 1969 se importó por este rubro 27.858.402 valor C.I.F. colones, habiendo recibido las aduanas por impuestos 6.140.396 colones, como puede verse en anexo N^o 7 y sub-anexos que contienen series de 20 años de 1950 a 1969 de las sub-partidas arancelarias relativas a vehículos automotores.

En lo que respecta al transporte marítimo, el país dispone de 3 puertos, con diferente importancia en cada uno de ellos. Al principio los dos principales eran los puertos de Cutuco y La Libertad, y en segundo orden estaba el de Acajutla, pero éste fue ampliado y modernizado y se transformó en un puerto de gran atracción para el tráfico marítimo, con efectos contrarios para los dos puertos ya mencionados. La inversión fue cuantiosa, pero los resultados satisfactorios al grado de continuar la ampliación del muelle de Acajutla.

La carga movilizada en los años de 1962 a 1968, responde a las cifras siguientes:

Cuadro Nº 4

<u>Años</u>	<u>Ton. Métricas</u>	
1962	140.812	
1963	195.426	
1964	296.114	
1965	376.134	
1966	398.358	
1967	361.380	
1968	535.044	<u>*/</u>

Puede observarse el continuo crecimiento en el manejo de la carga que comprende importaciones y exportaciones, desde el año de 1962 hasta 1968, a excepción de 1967, que tuvo una disminución de 36.978 toneladas métricas con respecto del año anterior, pero se recuperó notablemente en 1968. Las cifras anteriores demuestran la eficiencia en el constante trabajo que se desarrolla en este nuevo muelle que estimula desde luego el desarrollo económico del país.

Con la construcción del nuevo espigón de 360 metros de longitud por 28 metros de ancho, el número de atracaderos aumentó a 6, anteriormente era de 2. La capacidad de la carga con esta ampliación es de 1.200.000 toneladas, antes era de 350.000 toneladas. Esta ampliación requirió la construcción de nuevas instalaciones como bodegas, unidades de carga y descarga, bandas transportadoras, básculas, plataformas volcadoras, etc.

El Puerto de La Libertad ha estado manejando en los últi-

*/ Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

mos años, carga liviana. La nueva carretera y el empalme con la del Litoral, le dan una situación tan favorable que mucho comercio se hace por este Puerto, no obstante no tener atracadero directo.

La remodelación del muelle consistió en reemplazar la construcción de hierro anterior, por estructura de concreto reforzado, con el fin de incrementar la capacidad de movilidad de carga de 94 mil a 115 mil toneladas, favoreciendo así a todos los sectores de la economía vinculados a estas actividades.

En el año de 1967 la carga movilizada fue según el siguiente cuadro:

Cuadro Nº 5

Carga movilizada en 1967

PUERTOS	CARGA SECA		CARGA LIQUIDA		T O T A L	
	MILES	%	MILES	%	MILES	%
	TON-MET		TON-MET		TON-MET	
ACAJUTLA	308	57 %	676	82 %	984	72 %
LA LIBERTAD	60	11 %	2	-	62	4 %
LA UNION (CUTUCO)	171	32 %	151	18 %	322	24 %
T O T A L	<u>539</u>	<u>100</u>	<u>829</u>	<u>100</u>	<u>1368</u>	<u>100</u>

Fuente: Plan Quinquenal 1968-1972 Sector Transporte.

Pueden notarse las cifras dominantes del Puerto de Acajutla, en cuanto al total de la carga movida; su condición de puerto -

moderno va en perjuicio de los otros dos que con el tiempo se verán relegados, de no justificarse cambios en la política de fomento y desarrollo del Estado.

En anexo Nº 8 se presenta el cuadro contentivo de la serie estadística desde 1961 hasta 1969, del volumen de carga y descarga marítima movida por los tres puertos principales del país, el cual es revelador de la preponderancia del Puerto de Acajutla, siguiéndole en importancia el Puerto de La Unión y por último el de La Libertad.

El tráfico marítimo total de que se sirve el país, asciende a aproximadamente a 800 naves, lo que no justificaría la ampliación de otro puerto, pudiendo mobilizarse toda la carga de estas naves solamente por el Puerto de Acajutla.

Lo que más agudiza los problemas en este campo, es lo concerniente a los medios para la manipulación y bodegaje de la carga, pero en Acajutla este aspecto está resuelto con sus nuevas y adecuadas instalaciones. Es de esperarse que al reducir el tiempo de carga y descarga, con la introducción de los sistemas a base de "containers" habrá un servicio más efectivo y los costos del transporte serán menores.

En lo que respecta al transporte aéreo, en 1953 el desplazamiento de pasajeros fue de 41 mil, el cual se incrementó a 92 mil en 1964, o sea el 123%, representado en términos de crecimiento anual por una tasa de 7.6% de promedio, aproximadamente.

Este tráfico, durante los años de 1953 a 1964, ha tenido una tendencia de incremento más o menos constante, a excepción del año de 1962 que arrojó una cifra total de 76.1 miles de pasajeros, que representó un decremento de 4.6 miles con respecto al año anterior.

Tanto la salida como la entrada de pasajeros, arrojan cifras más o menos iguales a lo largo de toda la serie de años 1953-1964, lo que puede atribuirse a viajes de negocios y del turismo.

Puede decirse que en su mayoría los pasajeros que se movilizan internacionalmente lo hacen por vía aérea; el movimiento de carga por este medio tiene poca incidencia en el total. La importancia del sistema de transporte en la industria del turismo es evidente en la magnitud con que favorece la balanza de pagos; debe por tanto proporcionarse atención adecuada, mejorando las instalaciones del aeropuerto, no obstante que recientemente se le han hecho modificaciones y propugnar porque se modernicen los servicios de recepción y despacho de las naves, ya que la mayor movilidad de pasajeros depende especialmente de la disponibilidad de buenos servicios y de la actividad económica. Las naves atendidas en el Aeropuerto de Iloilo fueron 2624 en 1953 y 3284 en 1964, representando un incremento del 25% entre ambos años.

Las cifras que se acaban de mencionar pueden apreciarse en los cuadros siguientes:

Cuadro Nº 6

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR VIA AEREA

1953 - 1964 (En miles)

P A S A J E R O S

<u>AÑO</u>	<u>ENTRADA</u>	<u>SALIDA</u>	<u>TOTAL</u>
1953	20.1	21.0	41.2
1954	23.7	23.8	47.6
1955	25.7	26.0	51.7
1956	26.9	28.6	55.6
1957	30.9	31.1	62.0
1958	33.3	34.4	67.7
1959	36.5	37.4	73.9
1960	37.7	38.1	75.8
1961	39.6	41.1	80.7
1962	37.4	38.6	76.1
1963	41.9	42.1	83.0
1964	45.9	46.2	92.1

Fuente: Plan de la Nación para el Desarrollo Económico y Social - (1965-1969)

Cuadro Nº 7

AERONAVES ATENDIDAS EN EL AEROPUERTO DE ILOPANGO

1953 - 1964

<u>AÑO</u>	<u>ENTRADA</u>	<u>SALIDA</u>
1953	2.624	2.624
1954	2.572	2.572
1955	2.962	2.962
1956	3.185	3.176
1957	3.385	3.383
1958	3.690	3.690
1959	3.681	3.681
1960	3.589	3.589
1961	3.374	3.374
1962	2.937	2.937
1963	3.034	3.034
1964	3.284	3.284

Fuente: Plan de la Nación para el Desarrollo Económico y Social (1965-1969)

Existe un proyecto para construir un nuevo aeropuerto internacional en la jurisdicción de Comalapa, Departamento de La Paz, inmediato a la carretera del Litoral, con un costo superior a 15 millones de colones. Similar cantidad arroja el proyecto de ampliación de pistas y mejora de las instalaciones del aeropuerto de Ilopango, por lo que sería conveniente que se adopte un criterio selectivo técnico-económico a fin de decidir entre los dos proyectos el que más conviene al país.

Todos los diferentes medios de transporte están prestando servicios en un grado de regular eficiencia, pero se necesita organización más efectiva, administración y fluidez en la forma de operar para estimular un mejor desarrollo en las demás actividades económicas, ya que una de las condiciones principales que se verían favorecidas, es la reducción de los costos.

Conviene que los ferrocarriles modernicen sus máquinas, remodelen los equipos: vagones, plataformas, sistemas de señales y reconstrucción de las vías, para que haya un servicio más eficiente y un aporte real para el desarrollo de las zonas que atraviesan, generando asimismo protección a las carreteras que se verían favorecidas con carga menos pesada y además contribuirían a dar más ocupación.

Hay que planificar en forma integral la transformación de los distintos medios de transporte, propiciando nuevas inversiones nacionales y extranjeras, impulsando la diversificación de productos agrícolas y manufactureros, dentro de un concepto imbuido del verdadero pensamiento económico.

→ todavía NO
b) Participación del Transporte en el Producto Territorial Bruto y en el Sector Industrial.

Para iniciar el desarrollo de este punto inserto primeramente el siguiente cuadro:

Cuadro Nº 8

Participación del Sector Transporte en el P.T.B. global
(En millones de colones corrientes)

Años	P.T.B. Global	P.T.B. del Sector Transporte <u>1/</u>	% de aporte al P.T.B.
1960	1.420	66.4	4.67
1961	1.444	69.2	4.79
1962	1.603	75.1	4.69
1963	1.694	77.2	4.56
1964	1.867	85.6	4.59
1965	1.992	89.5	4.49
1966	2.109	91.2	4.32
1967	2.216	97.8	4.42
1968	2.292	113.7	4.96
1969	2.382	118.4	4.97

Fuente: Revista del Banco Central de Reserva de El Salvador (Cuentas Nacionales)

1/ Incluye almacenajes y comunicaciones

Las cifras del Sector Transporte del cuadro que precede, no se muestran lo suficientemente activas al correlacionarlas con las -

cifras del Producto Territorial Bruto (P.T.B.), durante la serie de 10 años 1960 a 1969; esto lo demuestra el hecho de que su participación se mantiene inferior al 5%. En términos absolutos puede observarse que desde 1960 hasta 1969, el Sector Transporte aumentó en 78% al pasar de 66.4 a 118.4 millones de colones, en el mismo período.

Asimismo el Producto Territorial Bruto global creció en 67%, al incrementarse de 1.420 millones de colones en 1960, a 2.382 millones en 1969.

Por otra parte y con el objeto de establecer otras conclusiones considero conveniente relacionar el Sector Transporte con el crédito bancario y con la balanza de pagos en la parte que corresponde al comercio de mercancías y servicios; para tal efecto estimo necesario mostrar los siguientes cuadros:

Cuadro Nº 9

Crédito Bancario al Transporte

(En miles de colones)

Años	Crédito Total -- Bancos Comerciales 1/	Crédito Bancario al Transporte		Total	Proporc. del crédito con respecto al total
		Transp. por ca- rretera	Transp. almac y comunic.		
Dic. - 1967	294.564	1.464	16	1.480	1/2 %
Junio - 1968	286.994	1.000	216	1.216	1/2 %
Dic. - 1968	288.623	616	265	881	1/3 %
Abril - 1969	263.956	665	303	968	1/4 %

Fuente: Revista del Banco Central de Reserva de El Salvador. Julio 1970

1/ Saldos vigentes a fin de mes. Bancos Comerciales.

Cuadro Nº 10

Balanza Comercial en relación a los transportes

(En miles de colones)

Años	Mercancías y Serv. Crédit.	Débit.	Transp. Divers. Crédit. Débit. ^{3/}				
1967	576.770	665.071	5.461	10.779			- 5.318
1968	592.976	651.654	5.182	12.355	1.576		- 7.173
1969	566.600	648.628	5.326	12.774	419		- 7.448

Fuente: Revista Banco Central de Reserva de El Salvador. Julio 1970

^{3/} Excluye costos de transporte marítimo.

Como se observa de los dos cuadros que preceden, el Sector Transporte puede asegurarse que no ha sido favorecido en su desarrollo por el sistema del crédito bancario. Se comprueba en el cuadro Nº 9, que el crédito a este Sector, representa apenas el 1/2% del total, condición insostenible si se deseara hacer un Sector de Transporte más activo. Esta situación puede considerarse como perjudicial ya que al examinar los movimientos en la balanza comercial entre los ingresos y los egresos con el exterior, se reportan déficits crecientes superiores a los 7 millones de colones anuales. Hasta 1969 el país había recibido por transportes diversos, excluidos los fletes marítimos y seguros de mercancías, la suma de 5.326 millones de colones, mientras que había pagado la cantidad de 12.774 millones de colones, lo cual arroja un déficit en términos de pagos al exterior por valor de 7.4 millones de co-

lones, equivalentes a más de 7 veces el valor del crédito que el sistema bancario concede al transporte, lo que significa la poca iniciativa privada o bien el reducido apoyo oficial al desarrollo de los transportes.

La participación del Transporte, en relación con el Sector de la Industria Manufacturera, se presenta mediante los cuadros que se agregan como anexos números 1, 2, 3, 4 y 5.

El anexo Nº 1 contiene las cifras de los insumos de la Industria Manufacturera, durante una serie de 11 años, de 1958 a 1968; agrupados conforme la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (C.I.I.U.). Estas cifras ascendieron de 210.012.803 colones en 1958 hasta 492.074.521 colones en 1968 a precios corrientes; representando un incremento de más del doble (234%) entre este período.

En el anexo Nº 2 se presenta bajo la misma agrupación C.I.I.U., y por el mismo número de años, los insumos del transporte dentro del Sector de la Industria Manufacturera; ascendiendo de 3.016.211 colones en 1958, hasta 6.491.151 colones en 1968, constituyendo un aumento de 215% en dicho lapso; similar al incremento de los insumos totales del Sector Industrial.

El anexo Nº 3 refleja en el mismo orden de agrupación y de años, los coeficientes representativos de los insumos en transporte respecto a los insumos totales en el Sector Industrial. Entre el 0.9% y 1.4% es la proporción que se le paga a la industria del transporte de carga por movilizar los insumos y la producción de la industria; es en estos porcentajes que fluctúa el componente del transporte dentro de los insumos totales.

Las industrias tradicionales en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme, que comprende los alimentos, bebidas, tabaco, textiles, calzado, vestuario y cueros remuneran al transporte en la proporción de 1% a 3.32%, siendo la bebida la que mas costo soporta en beneficio del transporte.

Las industrias intermedias del papel, la madera, caucho y químicos, también tienen coeficientes de remuneración al transporte entre 1% y 2%, guardando una tendencia más o menos uniforme a lo largo de toda la serie, a excepción de la industria del papel que en los 3 años de 1958 a 1960 tuvo coeficientes más altos llegando hasta 7.2%; a partir de estos años refleja un comportamiento uniforme.

Las industrias metal mecánicas son las que mayor remuneración le proporcionan al transporte, ya que en algunos casos llega hasta el 7.5%, tal es el de las actividades industriales que se dedican a la construcción de maquinaria, equipo y material de transporte y las industrias diversas.

La variación de los coeficientes en este lapso considerado de 11 años, que relacionan el valor de las remuneraciones a los transportes con el valor total de los insumos de la industria manufacturera se han mantenido más o menos estables.

Conforme lo anterior, el costo del transporte en la industria puede decirse que es bajo y está en relación con los porcentajes de la participación del Sector Transporte en el Producto Territorial Bruto, que no llega al 5%.

De esta conclusión puede derivarse que este Sector no está lo suficientemente organizado, que necesita de un Instituto de Fomento

to a los Transportes, con atribuciones amplias que propugnen por un verdadero desarrollo de este Sector.

c) Localización de la Industria.

Una de las causas fundamentales para la localización de las industrias es la disposición de los recursos naturales. La elección de una zona apropiada para la instalación de cualquier industria es factor decisivo para el éxito o el fracaso.

Las empresas del sector industrial deben analizar los medios de transporte disponibles o por desarrollarse en la zona a seleccionar, la mano de obra especializada o potencial, mercados más o menos cerca de distribución y consumo de los artículos a manufacturar por la empresa, topografía adecuada del terreno, precios de los servicios públicos y especialmente las fuentes de abastecimiento de las materias primas que necesitará la planta industrial para la fabricación de los productos. También es necesario verificar estudios sobre la legislación tributaria existente en el país seleccionado para la instalación de una industria, pues los impuestos de introducción de la materia prima, maquinaria y accesorios, como los impuestos directos de renta y vialidad y los impuestos internos de consumo, como también los municipales, pesan en gran medida sobre los resultados finales de operación y de la gestión administrativa. Además se impone también el análisis de la legislación laboral, para conocer los salarios mínimos tanto del sector industrial como del comercial y agrícola, la contratación colectiva y la fuerza sindical, el sistema de seguridad social y de otras prestacio

nes al trabajo, a fin de calcular los costos de la producción, en razón de que el rubro salarios y prestaciones sociales es uno de los que más influyen en las erogaciones de las empresas durante cada ciclo económico. No obstante, estos costos pueden obviarse en alguna medida en ciertas industrias mediante la mecanización en los procesos de producción, cuando los salarios prevalecientes son demasiado elevados. Sobre este aspecto puede expresarse que el precio de la mano de obra se ha considerado que es muy variable de una zona a otra. En los mercados donde la presión demográfica es fuerte, los salarios regularmente son bajos, pero también puede argumentarse que donde las zonas están densamente pobladas, donde regularmente predomina la industrialización, el costo de vida es alto y regularmente los salarios son también elevados.

En los lugares donde el costo de vida es alto, pero a cambio de esto existen otras características como clima agradable, facilidad de transporte en su funcionabilidad y en su precio y facilidades de educación para el progreso mismo de los trabajadores, éstos estarían dispuestos a trabajar por salarios más bajos en las zonas que reúnan estas condiciones que en otras aunque los salarios sean más altos, teniendo en cuenta que la población regularmente busca establecerse donde la vida es barata, satisfactoria y segura.

Los transportes tienen vital importancia en la presión demográfica de una región por cuanto éstos tienen la facultad de la movilización de gruesos grupos de población de un lugar a otro; cuando los transportes no tienen la movilidad que requiere el grupo-población, éste no se puede trasladar con facilidad a otras zonas, repercutiendo esto en la demanda sobre todos los productos que necesita para su sub--

sistencia, y por la misma ley se elevan los precios de los artículos de primera necesidad suscitando una reacción en cadena en los artículos de segundo orden.

Los transportes tienen gran importancia en la localización de las industrias, por cuanto éstos representan un renglón que influye en la determinación de los costos de los productos a fabricarse, y por otra parte intervienen en la economía de tiempo, tanto en la obtención de la materia prima como en la distribución y venta de los artículos terminados, lo que se traduce en mejores resultados netos en los ingresos. Las empresas industriales deben situarse de tal manera que las ventajas de su localización, reduzcan los costos de transporte especialmente cuando es el productor el que absorbe los fletes, lo que regularmente ocurre. Sin embargo no deben descuidarse los otros factores que intervienen en la localización de las industrias que se han mencionado en párrafos anteriores.

Cuando los productos que se pretenden fabricar necesitan de mayores cantidades de materia prima en relación con la que va involucrada en el producto acabado, la ubicación de las plantas debe ser evidentemente cerca de las fuentes de abastecimiento; para citar un ejemplo en nuestro medio, a la industria del cemento cuando se le agotó la fuente de abastecimiento en las playas de Acajutla, hubo necesidad para poder continuar explotando este negocio, de trasladar la planta productora a la zona de Metapán donde existen yacimientos de estos materiales para la fabricación de este producto. Se prefirió entonces desmontar las instalaciones en vez de transportar la materia prima debido a los excesivos costos en el transporte.

En la actualidad los países del Area Centroamericana, com piten por hacer llegar a su país, nuevos capitales para la industria - por lo que es conveniente ofrecer lugares apropiados, amplios, que permitan economías de escala y que estén atendidos por todos los servicios necesarios que requieren estos sitios industriales. Una de las zonas - para estos fines podría ser la de Apopa dada su ventaja en la amplitud de la zona, la topografía del terreno, lo relativamente cerca y la fa-- cilidad de acceso a los medios de transporte; por otra parte, en la -- Zona Metropolitana se han escaseado los lugares para la industria, el - comercio e inclusive para casas residenciales; ya que en los lugares - aledaños a lo largo del Boulevard del Ejército hay saturación de plan-- tas industriales, lo mismo puede decirse de las zonas a través del Bou-- levard Venezuela y en similares condiciones están las otras zonas peri-- féricas industriales del Núcleo Regional de San Salvador.

S E G U N D A P A R T E

C A P I T U L O 2

EL TRANSPORTE COLECTIVO DE BUSES EN EL AREA METROPOLITANA

SEGUNDA PARTE

CAPITULO 2

EL TRANSPORTE COLECTIVO DE BUSES EN EL AREA METROPOLITANA

a) Características de la red de calles en el Area Metropolitana.

El área metropolitana de San Salvador es pequeña, dinámica, con características de industrialización, numerosa población, rodeada de suburbios y de algunas zonas agrícolas, está constituida por 10 - municipios: San Salvador, Ayutuxtepeque, Cuscatancingo, Mejicanos, Ciudad Delgado, Soyapango, Ilopango, Antiguo Cuscatlán, San Marcos y Santa Tecla, que es parte de la expansión urbana.

La región metropolitana abarca además de los anteriores, otros municipios que son: San Martín, Tonacatepeque, al Oriente; Colón, Sacacoyo, Ciudad Arce, San Juan Opico y San Matías, al Poniente; Apopa, Nejapa y Quezaltepeque, al Norte; Santo Tomás y Santiago Texacuangos, - al Sur; toda cubre una extensión de 175.847 hectáreas.

El área metropolitana se ha ensanchado en los últimos - diez años, debido al pronunciado incremento demográfico, las inmigraciones de las zonas rurales y últimamente con los procedentes de Honduras debido al conflicto bélico, todo lo cual ha tenido alguna influencia en el proceso de industrialización.

Los 10 municipios, incluyendo Nueva San Salvador (Santa Tecla), tienen el 82% de la superficie urbanizada de la Región y el 18% restante, lo constituyen los municipios periféricos.

Las arterias del área metropolitana, se pueden subdividir en varias categorías, desde las principales, las secundarias, siguiéndo-

les las colectoras y las calles locales y de servicios, las que pueden considerarse como de quinto orden.

Las primeras o sean las principales, son aquellas que están dentro del área metropolitana y conectan zonas del sector urbano con el rural. En estas arterias generalmente los volúmenes mínimos de tráfico son de 300 vehículos por hora aproximadamente; lo que significa un movimiento continuo.

Las de segundo orden, son calles que unen núcleos dentro del radio urbano de la capital, y el volumen de tráfico normal puede considerarse en 100 vehículos por hora aproximadamente.

Las vías colectoras son aquellas que sirven para el tráfico interno de zonas específicas, con menor actividad, y conectan hacia las arterias principales y secundarias.

Antes de 1960 las necesidades de estacionamiento eran de poca importancia, pero a medida que ha aumentado considerablemente la importación y matrícula de automotores, se ha vuelto un problema de gran magnitud, especialmente en el Distrito Comercial Central, donde las calles resultan demasiado angostas en relación al tránsito de personas y de vehículos.

Los lugares de aparcamiento han consistido en parques y predios baldíos dentro de la ciudad, reservados en las calles, en número limitado, estacionamientos privados en los edificios comerciales y garages en las casas particulares.

Según encuesta levantada en 1968 por el Organismo METRO--PLAN, el número de espacios disponibles para aparcar fue de 3886, de los cuales el 44% de estacionamientos están fuera de las calles, y el -

56% restante está en las calles. A continuación se presenta el cuadro demostrativo de estas cifras.

Cuadro Nº 11

DISPONIBILIDAD DE ESTACIONAMIENTO, DCC

<u>Tipo de Estacionamiento</u>	<u>Número de Espacio</u>	<u>Porcentaje de Espacios</u>
<u>Fuera de la Calle</u>		
Públicos	450	
Públicos (Propiedad privada)	776	
Privados	<u>467</u>	
Sub-Total	<u>1.693</u>	44
<u>En las Calles</u>		
Con Parquímetros	627	
Sin Parquímetros	<u>1.566</u>	
	<u>2.193</u>	56
Total	<u>3.886</u>	<u>100</u>

Fuente: Plan de desarrollo Metropolitano de San Salvador (D.U.A.)

Varias arterias principales son de 4 carriles, pero se han venido usando para el tráfico solo dos, y los otros dos restantes para aparcar. Debido al incremento del tráfico en los últimos años, estas zonas de aparcamiento se han suspendido para agilizar la movilidad de los vehículos automotores.

Las calles angostas, no se adaptan a la circulación de vehículos automotores grandes y cuando éstos las transitan lo hacen con gran dificultad, sin tener la fluidez que el tráfico moderno demanda.

Según cifras del Organismo Técnico de CONAPLAN, 169.080 vehículos entran y salen anualmente del Distrito Comercial Central, que es el foco de concentración, 1.200 por hora cruzan el límite de este Distrito, de los cuales la mayoría tiene como destino otros lugares distintos al Distrito; pero lo atraviesan ocasionando el congestionamiento consecuente del enorme tráfico, y debido también a que en los enlaces adyacentes no hay rutas continuas, teniendo como ejemplo la 25 Av. Norte que aunque le construyeron un paso bajo nivel con la 3a. Calle Poniente, no fue posible descongestionarla porque no es una avenida continua con salida en sus extremos; pueden citarse otros ejemplos como: la calle 5 de noviembre en la 2a. Av. Nte., la carretera Panamericana en el Distrito Comercial Central; la 29 Calle Poniente en la 20 Avenida Norte; la 4a. Calle Poniente en la 25 Av. Sur. Otra de las razones que disminuye la efectividad del tráfico es la desigualdad en el ancho de las arterias, pudiendo citarse la Carretera Panamericana, que a la altura de la Avenida Roosevelt tiene cuatro carriles, en el tramo de la calle Rubén Darío tiene 2 y dentro del núcleo Central tiene solamente uno.

Según encuesta realizada por la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura en 1965, el mayor movimiento de vehículos tuvo lugar en la Avenida Roosevelt, con 18.300 vehículos por día que transitan en ambos sentidos. En la Avenida Peralta se registró 17.500 vehículos y en la 25 Avenida, 16.920 diariamente. Estos tres lugares fue-

ron los de mayor movimiento. En la ciudad, existen otros en las calles del Distrito Comercial, cuyos volúmenes varían de 3.000 a 8.000 vehículos diariamente.

En general, el volumen del tráfico en el Distrito Comercial Central es significativo, el cual en términos absolutos fue de 169.080 vehículos diarios que entraron y salieron durante 1965.

Existen épocas en cada año, durante las cuales buen número de calles por donde circula el tráfico urbano, se deterioran en gran medida, como consecuencia del continuo tránsito de toda clase de vehículos, algunos con pesos mayores para la capacidad de las calles. Esta condición repercute desfavorablemente en mayores perjuicios de los vehículos en general.

En la actualidad las calles de la Zona Comercial Central no responden a las necesidades del tráfico, ocasionando pérdidas de tiempo que se traducen en malestar social y en demoras del reparto de la producción industrial.

El de los vehículos en circulación ha aumentado notablemente en los últimos 5 años, lo que aumentará el problema de tráfico, por lo que es de urgencia que se dicten las medidas adecuadas para resolverlo, pudiendo recomendarse la construcción de autopistas que permitan comunicarse entre sí las zonas periféricas sin atravesar la Zona Comercial Central; esta medida puede complementarse con señales de tránsito adecuadas, construcción de mercados modernos, para evitar el hacinamiento de vendedoras ambulantes, reduciendo de esta manera el costo social de la salud. Con estas medidas se agilizaría el transporte de buses, medio principal de la población para trasladarse a sus labores

diarias. Debiendo además, fijarse estacionamientos apropiados para abordar y bajar pasajeros, y terminales de carga y descarga.

Las medidas de regulación del tránsito tomados con los parquímetros alivió en parte el problema de la circulación; sin embargo, ésta no fue suficiente al grado que hubo necesidad de suprimir muchos de ellos en diferentes calles, para poder agilizar un poco más el transporte en la Zona Comercial Central, lo que viene a demostrar que es conveniente y necesario evitar los estacionamientos de vehículos en esta zona.

A largo plazo una solución radical al problema sería la demolición de varias manzanas de construcción antigua que no reúnen condiciones de higiene, ni seguridad física, y que perjudica el ornato de la ciudad; y construir edificios de varios pisos aprovechando el espacio vertical y ampliando las calles, dándole cupo a mayor número de trabajadores y de vehículos, agilizando de esta manera el comercio y la industria. Esto podría llevarse a cabo con recursos del Estado y del Sector Privado, en beneficio del desarrollo económico, físico y social del país.

b) Densidad de la población en San Salvador.

Conforme cifras de los anuarios de la Dirección General de Estadística y Censos se han elaborado los siguientes cuadros:

Cuadro Nº 12

POBLACION ESTIMADA AL 31 DE DICIEMBRE EN EL
DEPARTAMENTO DE SAN SALVADOR

Años	Total	% Incre- mento	Urbana	% Incre- mento	Rural	% Incre- mento
1965	551.618		420.209	4.0	131.409	
1966	572.379	3.8	436.841	4.0	135.538	3.1
1967	594.470	3.9	454.504	4.0	139.966	2.6
1968	616.182	3.7	471.860	3.8	144.322	3.1
1969	637.007	3.4	488.667	3.6	148.340	2.8

	Total	Porcentajes	
		Urbana	Rural
1965	100	76.2	23.8
1966	100	76.3	23.7
1967	100	76.5	23.5
1968	100	76.6	23.4
1969	100	76.7	23.3

Fuente: Anuarios de la Dirección General de Estadística y Censos.

Puede observarse que la población del Departamento de -- San Salvador, aumentó desde 1965 hasta 1969, en 85.389 habitantes, re- presentando 15.4% de incremento. La población urbana de dicho Departa- mento se elevó de 420.209 a 488.667 en el mismo período, habiendo obte

nido un alza de 68.458 habitantes, o sea el 16.2%; la población rural - subió de 131.409 a 148.340 habitantes, es decir 16.931 más lo que en - términos de porcentaje representó el 12.9%, en el mismo período.

En el cuadro puede observarse que aunque la población del Departamento de San Salvador, ha crecido en términos absolutos como se acaba de indicar, en términos relativos ha decrecido, a excepción del - año 1967, que se incrementó en 0.1%.

En lo que a la población urbana se refiere, el fenómeno - es parecido, o sea que ha tenido un ascenso expresado en forma absoluta, y ha bajado en un pequeño porcentaje; en las áreas rurales también se - registraron cifras mayores de población durante los mismos años trata- dos (1965-1969); pero en general ha tenido aumentos y disminuciones con insignificantes diferencias.

Lo anterior viene a demostrar que las zonas urbanas de - San Salvador, van configurando su dimensión a un ritmo de 17.114 habi- tantes más, como promedio anual; en cambio las rurales lo hacen a un - promedio de 4.232 habitantes por año.

Puede observarse que del total de la población de San -- Salvador, el 76.5% de promedio aproximadamente corresponde a la pobla- ción urbana y el 23.5% restante, es para la rural, durante el período - 1965-1969.

El hecho de que en términos relativos la población urbana, tenga una tendencia decreciente, aún en porcentajes exiguos, se debe a que la política de los programas económicos, ha sido la de evitar las - inmigraciones del campo hacia las ciudades, y las aglomeraciones de las industrias en la metrópoli, utilizando para ello en parte los créditos

otorgados por el sistema bancario nacional y privado, instituciones autónomas, organizaciones privadas, cooperativas, y otros proveedores particulares, propiciando así el desarrollo de las zonas agropecuarias, en diferentes aspectos tales como habilitación de tierras, cultivos intensivos, de conservación, almacenamiento y de mano de obra.

Anteriormente sólo existían los créditos de avío o a corto plazo para los productos de exportación, los cuales daban una subocupación temporal, lo que permitía en mayor escala la inmigración de los trabajadores del campo hacia las ciudades, en las épocas que era reducida la oferta de trabajo en el sector rural.

Los inmigrantes hacia las ciudades son trabajadores no calificados en su mayoría, de bajos recursos económicos, que se emplean en trabajos materiales como obreros auxiliares, cuya remuneración es de poca cuantía, y que vienen a engrosar la población urbana en demanda constante del transporte público.

La mayor concentración de personas y vehículos, está en la zona comercial central, lugar de gran movilidad de personas y de actividad comercial; aquí ocurre el mayor congestionamiento por la estrechez de las calles, mal delineadas, ventas apostadas en las mismas en forma desorganizada, y el gran volumen de tráfico. Se hace necesario planificar y llevar a cabo notables mejoras en el área metropolitana en forma organizada, para que esta zona rinda mejores perspectivas tanto a la inversión comercial como a la concurrencia en esta clase de mercados.

Según cifras estadísticas de la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura, la distribución en 1966 de la población urbana

de la Región Metropolitana de San Salvador, y la distribución del aumento previsto hasta 1980, es conforme el anexo N^o 9

De las cifras contenidas en dicho anexo se deriva que la población urbana de la ciudad de San Salvador y sus contornos, en 1966 fue de 508 mil habitantes de los cuales el 90% lo constituyó habitantes del Area Metropolitana equivalente a 457 mil personas; el resto corresponde a la Región Periférica de la Metr^opoli con 51 mil habitantes distribuidos en las zonas Norte, Oriente, Sur y Occidente, con 22, 8, 7 y 14 mil habitantes respectivamente.

El aumento previsto para la ciudad y sus zonas periféricas hasta 1980, sería de 465 mil habitantes, de los cuales 418 mil serían para el Area Metropolitana y 47 mil para el resto de la Región, representando el 90% y 10% respectivamente.

De la población de 1966, más la del aumento previsto se obtendría un total para 1980, de 973 mil habitantes para toda la Región en estudio, distribuida en 875 mil en el Area Metropolitana y 98 mil en el resto del área periférica.

Estas cifras son muy significativas en cuanto al gran volumen de personas que habitarán la Región que se considera para 1980, y desde luego la distribución en las distintas áreas; se comprende entonces la fuerte demanda del servicio de transporte que se desarrollará en esa época y en los años próximos.

c) Desplazamiento de los usuarios de los buses y tiempos de recorrido.

El Area Metropolitana de San Salvador es una de las más densamente pobladas en Centro América. El volumen de población usuaria de buses asciende aproximadamente a 474.150 1/ habitantes por día, distribuido en las distintas rutas en que operan las empresas del transporte urbano.

En este desplazamiento suceden hacinamientos en la zona comercial central y sus alrededores, en demanda de servicio durante las horas de entrada y salida de las labores diarias de la población económicamente activa, y de la escolar.

En estos lapsos tienen lugar las horas críticas y es cuando la demanda supera en gran medida a la oferta del servicio. En cambio en el resto de las horas de trabajo, es notorio que la oferta excede a la demanda. Esta actividad del transporte urbano se repite todos los días laborales del año.

Las cifras del cuadro que sigue muestran la población promedio que se moviliza diariamente, desde las 4:00 hasta las 22:00 horas, de conformidad con encuesta realizada en 1968 por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

1/ Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Cuadro N^o 13

Promedio de la población movilizada diariamente en 1968

RUTA N ^o	N ^o PASAJEROS TRANSPORTADOS	%
1	28.794	6.07
2	42.160	8.89
3	25.759	5.43
4	46.404	9.79
5	33.619	7.09
7	18.772	3.96
8	36.639	7.73
10	18.893	3.98
11	40.989	8.65
12	7.473	1.59
13	17.609	3.71
14	6.209	1.32
15	2.399	0.50
16	4.924	1.04
23	12.667	2.67
24	15.253	3.22
27	6.230	1.31
29	43.240	9.12
30	21.905	4.62
31	13.911	2.94
33	<u>30.211</u>	<u>6.37</u>
Total	474.150	100.00

Fuente: Dirección General de Transporte y Comunicaciones.

Los mayores movimientos de usuarios corresponden, en su -- orden, a las rutas números 4, 29, 2, 11 y 8 con movimientos de 46.404, - 43.240, 42.160, 40.989 y 36.639 pasajeros, que en términos relativos re- presentan los siguientes porcentajes: 9.79, 9.12, 8.89, 8.65 y 7.73 res- pectivamente; estas rutas sirven zonas densamente pobladas, las cuales - en el mismo orden citado, corresponden a Ciudad Delgado, Colonia Santa - Lucía, Mejicanos, San Marcos y Colonia Montserrat.

Mediante anexo N^o 10 se agrega el cuadro que presenta el - "Control de pasajeros que se desplazan en todas las rutas - 1968" el cual contiene en forma pormenorizada, el volumen total de la población usuaria en las distintas horas de flujo.

La máxima intensidad en la demanda de pasajes ocurre entre las 6:00 y 8:00 horas, debido al desplazamiento de la población hacia - las fuentes de trabajo y centros educativos. En este lapso de 2 horas - la curvatura de la demanda alcanza su más alto pico por sobre la de la - oferta de asientos, existiendo un movimiento de 80.220 pasajeros, confor- me cifras del mismo anexo.

Este fenómeno se sucede en los lapsos comprendidos entre: las 11:30 y 13:00 horas; 13:30 y 15:00 horas y de las 17:00 a las 18:30 horas, con un movimiento de 76.397, 44.004 y 57.686 usuarios, respectiva- mente para los horarios citados. Estos son los períodos críticos en el servicio urbano, cuando la demanda es muy superior a la oferta.

En las demás horas, durante los intervalos entre las horas de ingreso y salida de los centros de trabajo, la situación es radical- mente diferente; es notorio que los buses circulan a menos de su capaci- dad, la oferta de asientos supera a la demanda.

En dicho anexo Nº 10 se puede leer el movimiento de pasajeros calculado por medias horas y por rutas. Se ha obtenido también el coeficiente de utilización a lo largo de todas las horas, desde las 4:00 hasta las 22:00 horas, lo mismo que los coeficientes de utilización en las horas críticas; para determinar estos últimos, se ha sumado el número de usuarios desde las 6:00 hasta las 8:00 horas, cantidad que al relacionarla con el volumen promedio del día de 474.150 pasajeros produce un porcentaje estimado en 16.9 para estas 2 horas críticas de la mañana.

En la misma forma se han agrupado los volúmenes de población desplazados en las otras horas críticas cuyos coeficientes son del orden de: 9.16, 9.28 y 12.2 respectivamente y durante los lapsos comprendidos entre las 11:30 y 13:00 horas; 13:30 y 15:00 horas y de las 17:00 a las 18:30 horas. Puede notarse que estos porcentajes son elevados con relación a los que corresponden a las otras horas de circulación.

Según encuesta realizada por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, los bloques de población separados por actividades y movilizadas por el servicio urbano de buses en 1968, respondió a las siguientes cifras:

Bloques de población por actividad movilizados por el servicio urbano de buses en 1968. */

1.- Bloque Educación:	Porcentajes	Pasajeros Transporte
a) Alumnos de Primaria	4.19 %	19.867
b) Alumnos de Secundaria	16.80 %	79.657
c) Profesores de Primaria	2.96 %	14.036
d) Profesores de Secundaria	0.25 %	1.185
e) Alumnos Universitarios	<u>4.27 %</u>	<u>20.246</u>
Total	28.47 %	134.991
2.- Bloque Gobierno:		
a) Personal de Gobierno Central	7.97 %	37.790
b) Personal de Entidades Autónomas	5.60 %	26.553
c) Servicios	<u>3.70 %</u>	<u>17.543</u>
Total	17.27 %	81.886
3.- Bloque Comercio e Industria:		
a) Construcción	10.32 %	48.932
b) Comercio	12.63 %	59.885
c) Industrias Manufactureras	17.29 %	81.981
d) Servicios	6.49 %	30.772
e) Transportes y Comunicaciones	<u>7.53 %</u>	<u>35.703</u>
Total	54.26 %	257.273

Fuente: Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

*/ Movimiento de pasajeros por día.

La población que se desplazó por medio del servicio urbano en 1968, fue a un promedio diario de 474.150, del cual el 28.47% corresponde al bloque-educación, el 17.27% al bloque-gobierno y el 54.26% al bloque-comercio e industria, como puede observarse en el cuadro que precede. Este último bloque representa el mayor porcentaje de población usuaria del servicio colectivo urbano, correspondiéndole al sector de la industria manufacturera el 17.29% y al comercio el 12.63% que son los mayores porcentajes de este bloque.

En la actualidad es notorio que el usuario se vea obligado a transportarse en las horas críticas, en condiciones de incomodidad y nada saludables, con las demoras prolongadas y el malestar social que esto trae consigo.

En realidad, el problema de congestionamiento en las horas de punta ha tenido entre sus causas principales al crecimiento poblacional de la metrópoli, incrementándose considerablemente con las constantes inmigraciones que buscan fuentes de trabajo en los distintos sectores de la producción. No obstante esto, las empresas transportistas han conservado el número de unidades en operación por exigencias de la demanda, al grado de que en varias horas del día es notoria que la oferta de asientos supera a la demanda, aunque también es cierto que en las horas críticas no son suficientes los buses para atender las necesidades de transporte colectivo de la población económicamente activa y del sector de la educación.

La solución del problema, a simple vista, podría consistir en aumentar el número de buses en las horas de punta para transportar con rapidez y confort la demanda no satisfecha; pero el problema es

más grave y más complejo. En la actualidad casi todas las empresas de transporte urbano están en malas condiciones económicas y financieras, y las pocas que se mantienen con reducidas utilidades no están en capacidad de comprar nuevas unidades para sumarlas a su flota, mucho menos para sustituirla, ya que en estos momentos la mayor parte de las unidades en servicio se encuentran deterioradas.

En razón de lo anterior, y como una medida satisfactoria para evitar el congestionamiento sería la implantación de nuevos horarios de trabajo de los usuarios; pudiendo mencionar la jornada única en el Gobierno y Entidades Autónomas y de ser posible incluir el sector de la industria manufacturera, movilizand^o de esta manera el 45.09% de los usuarios bajo horario distinto, siendo aconsejable el de las 9:00 a las 16:30 horas; se recomienda este horario previendo a la vez que el servidor del Gobierno al salir de su trabajo en horas avanzadas de la tarde, no pueda emplearse con menos salario en el comercio, evitando en esta forma el aumento de la desocupación que persiste.

Un nuevo horario de todas las actividades sería el que se presenta mediante el cuadro que sigue:

Cuadro Nº 15

Horario de trabajo sugerido

1er. Bloque

Educación	28.47%	7:00 a 11:30 hrs.
		2:00 a 17:00 "
Construcción	<u>10.32%</u>	7:00 a 17:00 "
	38.79%	

2o. Bloque

Gobierno	17.27%)	9:00 a 16:30 hrs.
Ind. Manufacturera	17.29%)	9:00 a 17:00 "
Servicios	3.00%)	9:00 a 17:00 "
Transp. y Comunic. (pequeña industria)	<u>7.53%</u>)	9:00 a 17:00 "
	45.09%	

3er. Bloque

Comercio	12.63%)	8:00 a 12:00 hrs.
)	
Servicio	<u>3.49%</u>)	2:00 a 18:00 "
	16.12%	

Con esta sugerencia, el 28.47% del grupo-educación se -
movilizaría entre las 7:00 y las 11:30 horas en la mañana y de las -
2:00 a las 17:00 horas en la tarde, el de la construcción como es ya
su costumbre se desplaza en horas que no ocasionan mayor congestiona-
miento cuyo horario sería el mismo, de las 7:00 a las 17:00 horas.

El bloque de usuarios que sí sufriría modificaciones es el del Gobierno y la Industria Manufacturera, que se movilizaría el primero de las 9:00 a las 16:30 horas, teniendo siempre las mismas 7:30 horas laborales; el segundo se desplazaría entre las 9:00 y las 17:00 horas, cubriendo también las mismas 8 horas de trabajo; y por último el tercer bloque de comercio y de servicio que se movilizaría entre las 8:00 y 12:00 horas y de las 14:00 a las 18:00 horas.

De esta manera el flujo continuo de usuarios se diluye en mayor tiempo, evitando las horas críticas, donde la demanda es bastante superior a la oferta y evitando también las llamadas horas muertas donde la oferta de pasajes es mayor que la demanda. Por otra parte los buses se recargarían mucho menos y su desgaste sería el normal, evitando gastos prematuros en reparaciones y en repuestos con el consiguiente agravante que al estar embancados dejan de generar ingresos mientras se llevan a cabo las costosas reparaciones, redundando desde luego en un pésimo servicio para todos los usuarios.

Con la medida administrativa del cambio de horarios habría mayor eficiencia en este servicio, inclusive con el mismo número actual de unidades y descongestionamiento del tráfico en provecho de las demás actividades que se sirven del transporte colectivo de buses.

Esta medida sería a corto plazo y redundaría en beneficios positivos.

La otra solución sería la de comprar nuevas unidades, para reforzar la flota existente, pero como se ha explicado anteriormente las empresas no están en condiciones económicas de hacerlo, y por otra parte los socios de las empresas transportistas no están en disposición de in-

vertir más en esta industria por las exiguas utilidades que han obtenido en los últimos cuatro años, y por los múltiples conflictos laborales que han surgido con los Sindicatos de esta industria.

Para satisfacer la demanda de pasajes en 1968, los empresarios de todo el servicio urbano, hicieron uso de la capacidad de 435 unidades, no obstante que la Dirección General de Transportes y Comunicaciones les había fijado un requerimiento mínimo de 507 buses para -- prestar el servicio, existiendo una diferencia de 72 unidades que faltaron para completar el número fijado.

A continuación se presenta el cuadro que en forma detallada hace referencia a las cifras antes mencionadas, con inclusión de los porcentajes de buses que no prestan servicio por cada una de las empresas.

Cuadro Nº 16

Autobuses autorizados para prestar el servicio y autobuses que realmente lo prestan

Ruta Nº	Empresa	Mínimo de buses con que debería prestarse el ser- vicio.	Promedio de buses en servi- cio.	Porcentaje - de buses que no prestan - servicio.
1	CASSA	25	21	16.00
16	CASSA	7	7	
2	AUSA	35	32	8.58
3	TUSA	31	25	19.36
4	TASSA	35	33	5.72
5-A	EASA	27	24	11.11
5-B	EASA	10	8	20.00
7	REXSA	25	18	28.00

8-A	LA FLECHA SA	14	12	14.29
8-B	LA FLECHA SA	16	14	12.50
10-A	TASSA	14	12	14.29
10-B	TASSA	21	21	
11	LINEA AZUL	42	33	21.43
12	EASA	8	7	12.50
13	SASSA	24	16	33.33
14	SASSA	8	8	
15	SASSA	3	3	
23	AUSA	20	16	20.00
24	AUSA	14	12	14.29
27	LA FLECHA SA	10	8	20.00
29	ELLSA	40	38	5.00
30	COTI	24	19	20.83
31	TAUSA	16	14	12.50
33	CCTSA	38	34	10.53
	Total	<u>507</u>	<u>435</u>	

Fuente: Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Del cuadro que precede se deduce que el porcentaje de buses que no prestan servicio es alto, teniendo un promedio con respecto a todas las empresas de 14.20%, lo que repercute en un mal servicio para los usuarios en horas de mayor movimiento.

Ante esta deficiencia en la prestación del servicio, la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, tiene el recurso de exigir el cumplimiento de los requerimientos mínimos en la cantidad de buses, con base en el Art. 9 del Reglamento Transitorio de Transportes de Autobuses y Camionetas, con la sanción de cancelar la línea para aquellas empresas que no cumplan, y trasladar la concesión a otras empresas dedicadas a esta actividad con mejor organización y administración, pre-

vio análisis de un estudio de factibilidad técnico-económico. Algunas empresas posiblemente incurrirían en deudas en la adquisición de nuevas unidades; lo mismo podría acontecer a sus socios en lo particular, ya que aquellas como personas jurídicas, en la actualidad no gozan de crédito en las agencias distribuidoras de buses ni en otras entidades proveedoras, por incumplimiento en el pago de sus obligaciones, que incluyen mora por facturas de repuestos y accesorios. Consecuentemente al trabajar las empresas con unidades nuevas, los costos por mantenimiento son menores, y en esa misma medida aumentan las utilidades, procurando al propio tiempo que las reservas por depreciación sirvan para sustituir el equipo obsoleto.

Pero esta solución no sería a corto plazo, porque muchas empresas tienen casi todas sus unidades en completa obsolescencia, y se necesitaría de fuertes capitales para sustituir su equipo. Habría que entrar en negociaciones con organismos nacionales o internacionales de crédito para conseguir préstamos para la explotación de esta industria; trámites que por su misma condición y cuantiosos montos se llevan mucho tiempo.

Según el cuadro N^o 16 en 1968, el promedio de unidades en servicio era de 435 y en marzo de 1971, conforme el cuadro N^o 17 que se inserta más adelante fue de 445, existiendo una diferencia de 10 buses que representa el 2% de incremento, cifra ésta que es demasiado reducida.

El cuadro de mérito es conforme resolución de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, y se muestra en seguida:

Cuadro N^o 17

Número de buses de las rutas urbanas de San Salvador (Marzo 1971)

Ruta N ^o	Empresa	Buses auto-rizad.	Buses autor. en rva	Promedio buses en servicio	Buses fuera de ser_vicio	% buses que no - prestan servicio
1	CASSA	23	5	20	3	13.04
2	AUSA	35	7	31	4	11.43
3	TUSA	23	5	17	6	26.09
3-A	REFUERO	8	1	8	-	-
4	TASSA	36	7	35	1	2.78
5	EASA	24	5	22	2	8.33
5-A	EASA	8	2	7	1	12.50
7	ETSSA/COPACS	30	6	27	3	10.00
8	LA FLECHA SA	18	4	15	3	16.67
8-A	LA FLECHA SA	14	3	13	1	7.14
10	TASSA	22	4	22	-	-
10-B	TASSA	23	5	19	4	17.39
11	COPSINTRANS	42	8	30	12	28.57
12	MATSA	8	2	6	2	25.00
13	SASSA	18	4	13	5	27.77
14	SASSA	8	2	8	-	-
15	SASSA	4	1	3	1	25.00
16	CASSA	7	1	6	1	14.29
16-A	REXCA	4	1	2	2	50.00
21	FLOTA AUXILIO	19	4	16	3	15.79
23	AUSA	19	4	11	8	42.11
24	AUSA	14	3	12	2	14.29
27	COOPERATIVA	6	1	6	-	-
29	ELLSA	40	9	39	1	2.50
30	COTI	26	5	20	6	23.08
31	TAUSA	20	4	15	5	25.00
33	COTSA	30	6	22	8	26.67
	TOTALES	529	109	445	84	

Fuente: Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Los cuadros Nos. 18 y 19 que se presentan más adelante, - contienen en forma detallada el origen y destino de las rutas que recorren los buses de cada empresa, y las distancias aproximadas en kilómetros de cada ruta asignada.

Hay rutas que tienen los mismos tiempos de recorrido, en cambio las distancias son distintas y algunas con diferencias marcadas, tal es el caso de la ruta 2 cuyo tramo está comprendido entre la Colonia Costa Rica y Mejicanos, con un trayecto de 12 kilómetros aproximadamente, que se cubre en un tiempo de 60 minutos, mientras la ruta 10, - cubre una distancia de 15 kilómetros Colonia San Joaquín - Colonia Dolores, en el mismo tiempo de 60 minutos, y la ruta 3-A, recorre 19 kilómetros entre Urbanización Amatepec y Col. Zacamil, en el mismo tiempo; lo mismo puede decirse de las rutas 5, 8, 16-A y 23, que cubren tramos de 15, 9.5, 11 y 16 kilómetros respectivamente en el mismo tiempo de 50 - minutos; se ven más marcadas las diferencias entre la ruta 30 Circunvalación que recorre 42 kilómetros en 110 min., y la ruta 31 que recorre 30 kilómetros en 2.00 horas. Lo mismo sucede en el precio de los pasajes; mientras la ruta 30 cobra diez centavos por 42 kilómetros, la ruta 29 cobra veinticinco centavos por 34 kilómetros. Estas diferencias son producto de la ausencia de un estudio técnico al fijar el recorrido, el cual lo establece el Departamento General de Tránsito, que después - lo comunica a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Los cuadros mencionados se muestran a continuación:

Cuadro Nº 18

Empresas, rutas, origen destino y tiempos de recorrido (Marzo 1971)

Nº Ruta	Empresas	Origen y destino	Tiempos de recorrido.
1	CASSA	Col. América - Col. Panamá Col. América - Col. El Refugio	58 minuts. 64 "
2	AUSA	Col. Costa Rica - Mejicanos	60 "
3	TUSA	Col. La Chacra - Col. Atlacatl Col. La Chacra - Col. Zacamil	75 " 77 "
3-A	REFUERZO	Urb. Amatepec - Zacamil	60 "
4	TASSA	Ciudad Delgado - Sagrera Ciudad Delgado - Estadio	36 " 62 "
5	EASA	Montserrat- Estación	50 "
5-A	EASA	Col. IVU - Estación	40 "
7	ETSSA/COPACS	Ant. Cuscatlán - Col. Guadal.	80 "
8	LA FLECHA SA	Montserrat- El Coro	50 "
8-A	LA FLECHA SA	Col. Dina - El Coro	60 "
10	TASSA	Col. San Joaquín - Col. Dolores	60 "
10-B	TASSA	Col. Costa Rica - Apopa	90 "
11	COPSINTRANS	San Marcos - Col. Libertad San Marcos - Col. C. América	76 " 80 "
12	MATSA	San Salvador - Los Planes	55 "
13	SASSA	San Salvador - Soyapango	65 "
14	SASSA	San Salvador - San Martín	70 "
15	SASSA	San Salvador - Apulo	90 "
16	CASSA	Col. América - Sn. Ant. Abad	80 "
16-A	REXSA	El Centro - Sn. Antonio Abad	50 "
21	FLOTA AUXILIO	Sgo. Texac. - San Salvador	90 "
23	AUSA	San Salv. - Plan del Pito San Ramón	50 "
24	AUSA	San Salvador - Cuscatancingo	37 "
27	COOPERATIVA	Las Mercedes - Col. El Paraíso	70 "
29	ELLSA	Lomas Verdes - Ilopango	110 "
30	CCTI	Circunvalación	110 "
31	TAUSA	Col. Monte Carmelo - Sagrera	120 "
33	COTSA	Col. Santa Lucía - Col. Escandia	110 "

Fuente: Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Cuadro Nº 19

Control de viajes y distancias en kilómetros

Ruta Nº	Nº de viajes por unidad 1a jornada - 2a jornada		Distancias aproximadas en kms. viaje redondo.
1	6	6	13
2	6	6	12
3	5	6	20
3-A	5	5	19
4	7	7	9
5	8	8	15
5-A	8	8	10.5
7	5	4	24
8	7	7	9.5
8-A	6	6	11
10	6	7	15
10-B	4	4	39
11	5	3	24
12	6	6	20
13	5	6	20
14	4	4	36
15	4	4	36
16	5	5	12
16-A	6	6	11
21	4	3	27
23	6	6	16
24	7	7	12
27	6	6	24
29	4	4	34
30	4	3	42
31	4	3	30
33	<u>4</u>	<u>3</u>	<u>36</u>
Totales	147	143	557

Fuente: Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

C A P I T U L O 3

C O S T O S D E L T R A N S P O R T E

CAPITULO 3

COSTOS DEL TRANSPORTE

a) Estructura de costos

El presente capítulo tiene por finalidad mostrar la estructura de costos de las empresas del servicio de transporte colectivo de personas en el Área Metropolitana. Para ello se ha tomado una muestra de 4 entidades representativas del grupo que se dedican a la explotación de esta industria.

Como se ha dejado explicado en la introducción, las empresas se nominarán en el presente estudio, por medio de letras y las rutas que sirven se identificarán con números, con la finalidad de no mencionar la razón social o el nombre comercial de las empresas.

Las cuatro firmas en referencia y sus rutas se identifican en la forma siguiente:

Empresa A - Rutas: A-1, A-2 y A-3

Empresa B - Rutas: B-1, B-2 y B-3

Empresa C - Rutas: C-1 y C-2

Empresa D - Rutas: D-1 y D-2.

De estas cuatro sociedades se han verificado recientemente estudios de auditoría con el fin de conocer la situación económica y financiera de cada una, así como también los aspectos administrativos y de organización. Se seleccionó este grupo como una muestra, considerando que lo constituyen las más representativas de todas las del servicio urbano metropolitano, porque en primer lugar, las primeras dos nominadas - A y B son las que disponen de mayor número de buses (123 unidades en ser

vicio entre ambas), las cuales están en mejores condiciones de conservación, especialmente las de propiedad de la empresa A; son además las que han reportado mayores ingresos y utilidades en los 4 años comprendidos de 1966 a 1969, debido a que los capitales sociales de ambas empresas son los de mayor cuantía y el servicio que prestan a los usuarios se ha estimado que es de los menos interrumpidos. En el grupo de todas las empresas pueden clasificarse como las mejores.

La empresa D, ha trabajado con un promedio de 34 buses en los mismos 4 años, con ingresos menores que las dos mencionadas anteriormente, sus utilidades han ido disminuyendo notablemente desde 1966 a 1969 prestando un servicio más o menos aceptable, se ha considerado que puede clasificarse como regular; y la otra que es la Empresa C, de conformidad con el estudio de auditoría ha reportado pérdidas que han aumentado desde 1966 hasta 1969, a excepción de 1967; año que obtuvo utilidades de poca cuantía; los ingresos también han sido los menores con respecto de las otras tres firmas consideradas; el número de autobuses de trabajo en promedio de dicho lapso ha sido de 31 unidades. Esta empresa conforme a sus características se estima que puede clasificarse entre el grupo de las malas.

Las 4 firmas analizadas cubre una muestra del 28.5% con respecto del total de las empresas transportistas urbanas que suman 14.

Con base en los estados financieros ajustados, se ha preparado la estructura de costos de cada una de estas empresas, durante los mismos 4 años, y con sus respectivos porcentajes para cada uno de los rubros.

De esta estructura se ha elaborado un cuadro-resumen de

promedio de costos por un autobús en un año, que viene a ser la unidad representativa del total de la flota de buses de las empresas urbanas - dedicadas al transporte colectivo de personas.

Este resumen contiene datos de las cuatro empresas representativas, reflejando en cada rubro que lo constituye el promedio del costo de las 4 empresas; estos promedios se han obtenido tomando como base las erogaciones que aparecen en los cuadros ajustados de pérdidas y ganancias, durante 4 ejercicios y el número de unidades con que ha trabajado cada empresa.

De la misma manera se ha calculado las ventas de pasajes promedios de cada una de ellas en un año, para establecer el ingreso que le corresponde a cada autobús por empresa, y poder de esta manera calcular el ingreso medio por la unidad tipo representativa de toda la flota.

Los cuadros que contienen el detalle de los costos se muestran en seguida:

ESTRUCTURA DE COSTOS

E M P R E S A A
Rutas Nos. A-1, A-2, A-3
(Colones)

R u b r o s	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	Total	%	Promedio 4 años
Salarios Directos	772.875	37.2	1.050.420	42.5	1.060.274	43.1	1.127.447	44.9	4.011.016	42.1	1.002.754
Reparac. y Rptos.	571.038	27.5	690.963	27.9	707.537	28.8	742.342	29.5	2.711.880	28.5	677.970
Combust. y Lubric.	262.569	12.6	254.366	10.3	267.196	10.8	250.546	10.0	1.034.677	10.9	258.669
Llantas y Reenc.	57.250	2.8	70.500	2.9	65.500	2.7	77.750	3.1	271.000	2.8	67.750
Depreciaciones	213.856	10.3	203.481	8.2	183.874	7.4	138.657	5.5	739.868	7.8	184.967
Otros Gastos	52.755	2.5	50.984	2.1	51.815	2.1	48.696	1.9	204.250	2.1	51.063
Gastos Financ.	47.089	2.2	47.873	1.9	23.972	1.0	5.026	0.2	123.960	1.3	30.990
Gastos de Admón.	102.478	4.9	103.542	4.2	99.736	4.1	123.130	4.9	428.886	4.5	107.222
Totales	2.079.910	100.	2.472.129	100.	2.459.904	100.	2.513.594	100.	9.525.537	100.	

FUENTE: Elaborado con base en la información que aparece en el estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

ESTRUCTURA DE COSTOS

E M P R E S A B
Rutas Nos. B-1, B-2, B-3
(Colones)

R u b r o s	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	Total	%	Promedio 4 años
Salarios Directos	608.021	27.9	980.305	37.2	1.147.327	39.9	1.216.726	38.1	3.952.379	36.2	988.095
Reparac. y Rptes.	590.089	27.1	625.248	23.6	494.807	17.2	596.194	18.7	2.306.338	21.2	576.585
Combust. y Lubric.	329.074	15.1	354.621	13.4	386.909	13.5	399.727	12.5	1.470.331	13.5	367.583
Llantas y Reenc.	162.723	7.5	173.703	6.6	187.000	6.5	254.367	7.9	777.793	7.1	194.448
Depreciaciones	241.810	11.1	237.265	8.9	362.078	12.6	411.531	12.9	1.252.684	11.5	313.171
Otros Gastos	67.874	3.1	82.657	3.1	84.467	2.9	94.253	3.0	329.251	3.0	82.313
Gastos Financ.	6.421	0.3	4.334	0.2	7.405	0.3	9.405	0.3	27.565	0.3	6.981
Gastos de Admón.	172.613	7.9	185.780	7.0	203.744	7.1	210.452	6.6	772.589	7.2	193.147
Totales	2.178.625	100.	2.643.913	100.	2.873.737	100.	3.192.655	100.	10.888.930	100.	

FUENTE: Elaborado con base en la información que aparece en el estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

ESTRUCTURA DE COSTOS

E M P R E S A C

Rutas Nos. C-1, C-2

(Colones)

R u b r o s	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	Total	%	Promedio 4 años
Salarios Directos	352.088	28.8	475.333	32.7	477.192	32.3	440.592	33.4	1.745.205	31.9	436.301
Reparac. y Rptos.	256.104	20.9	348.636	23.9	365.809	24.8	322.562	24.5	1.293.111	23.6	323.278
Combust. y Lubric.	206.456	16.9	206.265	14.2	195.559	13.3	178.136	13.5	786.416	14.4	196.604
Llantas y Reenc.	53.571	4.4	25.771	1.8	50.825	3.4	37.601	2.9	167.768	3.1	41.942
Depreciaciones	220.409	18.0	239.271	16.5	203.707	13.8	208.762	15.8	872.149	15.9	218.037
Otros Gastos	55.436	4.5	58.011	4.0	66.238	4.5	37.747	2.9	217.432	4.0	54.358
Gastos Financ.	16.470	1.3	23.546	1.6	33.113	2.3	21.369	1.6	94.498	1.7	23.625
Gastos de Admón.	63.557	5.2	77.545	5.3	82.896	5.6	71.147	5.4	295.145	5.4	73.786
Totales	1.224.091	100.	1.454.378	100.	1.475.339	100.	1.317.916	100.	5.471.724	100.	

FUENTE: Elaborado con base en la información que aparece en el estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

ESTRUCTURA DE COSTOS

E M P R E S A D

Rutas Nos. D-1, D-2

(Colones)

R u b r o s	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	Total	%	Promedio 4 años
Salarios Directos	429.931	32.6	477.843	34.1	523.322	36.6	484.469	35.2	1.915.565	34.7	478.892
Reparac. y Rptos.	329.223	24.9	313.461	22.3	294.903	20.6	317.485	23.1	1.255.072	22.7	313.768
Combust. y Lubric.	235.752	17.9	208.637	14.9	205.557	14.4	186.302	13.5	836.248	15.1	209.062
Llantas y Reenc.	39.393	3.0	78.328	5.5	83.380	5.9	56.282	4.0	257.383	4.7	64.346
Depreciaciones	143.102	10.8	190.181	13.6	180.825	12.7	167.175	12.2	681.283	12.3	170.321
Otros Gastos	14.726	1.1	20.542	1.5	27.882	1.9	28.231	2.0	91.381	1.6	22.845
Gastos Financ.	13.191	1.0	20.596	1.5	18.819	1.3	2.680	0.1	55.286	1.0	13.822
Gastos de Admón.	115.135	8.8	92.192	6.6	94.442	6.6	132.443	9.9	434.212	7.9	108.553
Totales	1.320.453	100.	1.401.780	100.	1.429.130	100.	1.375.067	100.	5.526.430	100.	

FUENTE: Elaborado con base en la información que aparece en el estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

COSTOS PROMEDIOS POR AUTOBUS EN UN AÑO

(C o l o n e s)

E M P E S A S

R U B R O S	A	B	C	D	Promedio 4 empresas	%
Salarios Directos	14.966	14.971	14.074	14.085	14.524	36.0
Reparac. y Repuestos	10.119	8.736	10.428	9.228	9.628	23.8
Combust. y Lubrificant.	5.861	5.569	6.342	6.149	5.480	13.6
Llantas y Reencachos	1.011	2.946	1.353	1.893	1.801	4.5
Depreciaciones	2.761	4.745	7.033	5.009	4.887	12.1
Otros Gastos	762	1.247	1.753	672	1.108	2.7
Gastos Financieros	463	106	762	407	435	1.1
Gastos de Admón.	1.600	2.926	2.380	3.193	2.525	6.2
T o t a l e s	35.543	41.246	44.125	40.636	40.388	100.0

FUENTE: Preparado con base en los cuadros demostrativos de costos que preceden.

I N G R E S O S P O R V E N T A S D E P A S A J E S

(0.10 cada uno)

(Colones)

EMPREAS	1966	1967	1968	1969	Total	Promedio 4 empresas	Promedio por bus (1 año)
A	2.158.710	2.565.892	2.535.353	2.460.970	9.720.925	2.430.231	36.272
B	2.341.989	2.857.334	3.095.218	3.304.183	11.598.724	2.899.681	43.935
C	1.170.865	1.461.535	1.407.776	1.238.851	5.279.027	1.319.757	42.573
D	1.445.077	1.465.832	1.475.425	1.397.682	5.784.016	1.446.004	42.530
T o t a l e s	7.116.641	8.350.593	8.513.772	8.401.686	32.382.692	8.095.673	41.328

FUENTE: Preparado con base en los datos que aparecen en los informes de auditoría de las empresas

A, B, C Y D.

Cuadro Nº 26

Utilidad Neta por cada autobús en un año.

I N G R E S O S		Colones	¢
Ventas de pasajes		41.328	100
E G R E S O S			
Salarios Directos	14.524		
Reparac. y repuestos	9.628		
Combust. y lubricant.	5.480		
Llantas y reencachos	1.801		
Depreciaciones	4.887		
Otros Gastos	1.108		
Gastos Financieros	435		
Gastos de Admon.	<u>2.525</u>	<u>40.388</u>	98
Utilidad Neta		<u>940</u>	2

Fuente: Elaborado con base en los datos de los cuadros números 24 y 25

b) Salarios Directos

De los cuadros que anteceden se deduce que todas las empresas obtienen elevados ingresos por venta de pasajes, pero también - que incurren en fuertes erogaciones.

Se observa que dentro de los costos, el rubro que más - gastos representa es el de los salarios directos, son cifras promedias anuales (1966-1969) de 1.002.754, 988.095, 436.301 y 478.892 colones - respectivamente a las empresas A, B, C y D, cuyos porcentajes promedios en el mismo orden son de 42.1, 36.2, 31.9 y 34.7.-

Se puede notar en los cuadros de costos, que a partir del año 1967 los salarios de los motoristas colectores se incrementaron notablemente, teniendo como causa la subida de sus mismos precios de ocho a doce colones salario básico por cada turno de ocho horas, sin incluir las prestaciones sociales, las cuales al sumarlas se obtiene un salario diario en el turno de la mañana de ₡ 16.82 y en el segundo turno ₡ 18.04 cuyo promedio de ambos resulta ser ₡ 17.43 de salario diario por cada - motorista colector.

En anexo N° 11 se presenta en forma detallada el cómputo de esta cifra.

Los promedios de costos de salarios por autobús en un año, aparecen indicados en el cuadro N° 24 y los cuales responden a las cifras de 14.966, 14.971, 14.074 y 14.085 colones respectivamente para - las empresas A, B, C y D. En estos totales se incluyen las prestaciones sociales. Este rubro comprende los salarios de los motoristas co--lectores, revisadores y despachadores; correspondiéndole a los primeros el 88% de estas erogaciones y el 12% restante a los últimos dos grupos

de trabajadores.

En este resumen de estructura de costos los salarios directos representan el 36.0% del total, equivalente a 14.524 colones anuales.

c) Reparaciones y Repuestos

Le sigue en erogaciones cuantiosas el rubro Reparaciones y Repuestos, con cantidades de 677.970, 576.585, 323.278 y 313.768 colones, que en términos relativos representan el 28.5, 21.2, 23.6 y 22.7 del total, en el mismo orden citado tanto para las cantidades que preceden como para las empresas mencionadas en el literal b) anterior. Estas cantidades demuestran notorias diferencias, debido a que cada empresa opera con cantidades distintas de autobuses, diferentes marcas y modelos y en diversos estados de conservación.

Por la simple inspección de los buses que se ven circulando se comprende que la mayor parte de la flota que sirve al público se encuentra completamente deteriorada. Las auditorías practicadas reflejan en los libros y tarjetas de contabilidad que casi todas las unidades de trabajo aparecen con valores residuales. Si continúan trabajando, es porque se les proporciona mantenimiento constante que ocasiona fuertes gastos en repuestos, accesorios y mano de obra. Este aspecto del problema es una de las causas que inciden notablemente en el mal servicio y también en el alto costo en la explotación de este negocio.

En realidad los precios de los repuestos han sido demasiado elevados desde hace muchos años.

Los resultados de este trabajo comprobaron que efectivamente las utilidades que obtienen las casas que explotan el negocio de

compra-venta de repuestos y accesorios son exageradas, las cuales oscilan entre el 90% y el 234%, calculados sobre el valor CIF, más derechos de introducción y gastos internos. La actividad de los representantes de casas extranjeras, presenta también características de monopolio en estos negocios, elevando a su arbitrio los precios de los repuestos, - por su condición de únicos distribuidores de una gama extensa de piezas de recambio.

En seguida se presenta un detalle de los repuestos cuyos costos y porcentajes de ganancias han sido determinados por el Ministerio de Economía.

Cuadro Nº 27

Cuadro demostrativo de los porcentajes de utilidad
en la compra-venta de repuestos y accesorios.

(Colones)

Nombre del Repuesto	Costo CIF más gastos	Precio de Venta	Porcentaje de Utilidad
1 Transmisión 2758347	11.87	33.60	183
1 Biela 849200	23.35	67.80	190
1 Juego de Anillos 81858	3.95	13.20	234
1 Juego de Empaques 83381	5.56	11.00	98
1 Juego de Empaques 83480	5.93	15.00	153
1 Polea 0678321	2.50	7.20	188
1 Válvula 0910061	1.85	5.20	181
1 Bomba 2641345	13.33	39.00	192
1 Polea 31148676	14.85	43.00	189
1 Polea 31148677	10.53	30.60	190
1 Piñón 31171671	7.10	20.60	190
1 Culata 84328	117.64	334.00	184
1 Culata 82618	200.07	567.00	183
1 Biela JC 17	57.83	121.00	109
1 Embolo JC 10	23.69	45.00	90
2 Cojinetes de 0.010 pulg.	3.95	7.50	90

Fuente: Ministerio de Economía.

El cuadro que antecede se refiere a importaciones del año 1968, y como la tendencia en los precios de estos artículos es progresiva, es natural que en este año tengan precios más elevados.

Las jugosas ganancias que se procuran las agencias distribuidoras de esta clase de mercancías representan costos en las empresas transportistas, que rebajan en la misma medida sus utilidades o que se traducen en pérdidas al final de cada ejercicio, porque éstas no pueden modificar las tarifas del transporte. Cuando son empresas de transporte de carga, sí pueden trasladar al usuario los excesivos costos en los repuestos, modificando las tarifas, encareciendo en la misma medida el nivel de vida de la población usuaria.

Este rubro representa en el resumen de la estructura de costos el 23.8% del total de gastos por un autobús en un año, equivalente a un egreso de 9.628 colones.

Según encuesta realizada en las distintas empresas transportistas, todos los empresarios coinciden en que además de altos los precios de los repuestos, éstos han sido desmejorados notablemente en su calidad, la duración es menor, se reemplazan más a menudo, ocasionando mayores desembolsos.

Según se ha explicado anteriormente el rubro de reparaciones y repuestos representó una erogación promedio anual por bus de 9.628 colones, de los cuales se ha calculado que repuestos y accesorios representan un promedio de 7.000 colones y el resto o sean 2.628 lo constituye la mano de obra en las reparaciones. Sobre esta base de 7.000 colones en repuestos por autobús, se establece que en las 445 unidades actualmente en circulación, resulta un gasto total de 3.115.000 colones en

el año, que al aplicarle el aforo correspondiente del 10% que indica - la partida arancelaria 732-06-00-09, se determina un impuesto arancelario de 311.500 colones anuales.

d) Combustibles y Lubricantes

Este renglón dentro de la estructura de costos ha reportado cifras un tanto elevadas, las cuales han ascendido en promedio para los mismos cuatro años a 258.669, 367.583, 196.604 y 209.062 respectivamente para las mismas empresas A, B, C y D. Los porcentajes que - corresponden a estas cantidades son 10.9, 23.5, 14.4 y 15.1 en el mismo orden.

En el resumen de costos promedios por cada bus en un año, este rubro arroja el 13.6 por ciento del total, que representa un egreso de 5.480 colones.

Los desembolsos por este concepto se irán incrementando a medida que se continúen deteriorando las unidades de trabajo.

e) Llantas y Reencauches

Esta cuenta en el engranaje de los costos, de las empresas representativas, ha reportado las erogaciones promedio de 67.750, 194.448, 41.942 y 64.346, que en términos porcentuales representan 2.8, 7.1, 3.1 y 4.7 respectivamente de dichas cantidades y para las mismas empresas analizadas.

El cuadro demostrativo de los promedios de costos por - autobús en un año, refleja que los desembolsos por este rubro suman - 1.801 colones, que en términos relativos equivalen a 4.5 por ciento.

Todos los empresarios coinciden en que las llantas producidas en el Area Centroamericana son de mala calidad, y que los precios son casi iguales a las llantas que se importaban antes del establecimiento de las dos industrias de integración que las producen, y que esto incide desde luego en el mayor costo en la explotación de la industria del transporte. En cuanto a los reencauches expresaron que además de ser de mala calidad, han subido notablemente los precios de los mismos, no obstante que las empresas que se dedican a la explotación de este negocio tienen beneficios fiscales de fomento industrial, lo que les puede permitir operar con menor costo y desde luego ofrecer sus productos a precios más bajos y mejores que los actuales.

Sobre este aspecto de calidades, es conveniente dejar constancia de que una extensa gama de productos hechos en Centro América son de mala calidad, y sus precios en la mayor parte de artículos sustituidos son mayores que los precios de los mismos que se importaban antes del ensayo de la integración centroamericana. Urge en el país, a todas luces un Instituto de Normas y Calidades, porque si la industria manufacturera pide altos precios, la población consumidora puede exigirle productos garantizados. De continuar con el Status Quo, se está fortaleciendo a la clase de altos recursos y debilitando a la población cuyo único recurso es la fuerza de trabajo.

f) Depreciaciones

Las cuatro empresas representativas han reportado bajo este rubro, cifras promedio en los mismos cuatro años de 184.967, 313.171 218.037 y 170.321 colones, correspondiéndoles los porcentajes de 7.8, -

11.5, 15.9 y 12.3 respectivamente a las cantidades anteriores y a las mismas empresas.

En cuanto a la estructura de costos de la empresa tipo, este renglón representó un costo de 4.887 colones, que significa dentro del total el 12.1%. Es el cuarto renglón en importancia cuantitativa dentro de dicha estructura.

El porcentaje que han calculado estas firmas, para la depreciación de sus vehículos, es el 15% sobre el valor de adquisición menos el valor residual, o sea el mismo que ordena la Ley de Impuesto sobre la Renta.

El sistema empleado para su aplicación es el de Línea Recta.

g) Otros Gastos

Bajo esta cuenta, las empresas han contabilizado los gastos que comprenden alquileres de los talleres de reparación, matrículas de los buses e impuestos municipales, y otros desembolsos de menor cuantía.

Este renglón ha mostrado las cifras promedio de 51.063, 82.313, 54.358 y 22.845 colones, cantidades que en términos de porcentaje representan 2.1, 3.0, 4.0 y 1.6 respectivamente de tales cantidades y para las mismas empresas mencionadas en los párrafos anteriores.

En el resumen de costos promedio, este rubro ha significado en términos absolutos la cifra de 1.108 colones que en porcentaje representa el 2.7 del total.

h) Gastos Financieros

Este renglón ha registrado los intereses que las empresas han cancelado por deudas adquiridas en la compra de los buses y por préstamos con fines de obtener capital de trabajo.

Las cifras promedio por este concepto en el mismo período considerado ascienden a las cantidades de 30.990, 6.981, 23.625 y 13.822 colones que en términos relativos corresponden a 1.3, 0.3, 1.7 y 1.0 en el mismo orden de las cifras citadas y de las empresas transportistas - A, B, C y D.

En el cuadro contentivo del resumen de costos de la empresa representativa, este rubro tuvo una participación de 435 colones -- anuales que constituyó el 1.1 por ciento del total.

Se nota que en términos relativos el porcentaje es bajo -- con respecto del total, pero las erogaciones cuantificadas en dinero -- resultan de importancia; ya que el tipo de interés que pagan estas empresas es el 12% anual (flat), o sea sobre la deuda total al adquirir -- sus unidades de trabajo en las agencias distribuidoras. Este procedimiento de financiamiento es oneroso, porque el tipo de interés es demasiado alto para obligaciones de elevado monto, y también porque el interés debería de cobrarse sobre saldos sucesivos y no sobre la deuda total como lo exigen actualmente las agencias distribuidoras de buses.

i) Gastos de Administración

Este renglón ha controlado las erogaciones que representan gastos relacionados directamente con la administración de las empresas.

Las cifras promedio por este concepto, en el mismo lapso considerado, han ascendido a 123.960, 193.147, 73.786 y 108.553 colones, que representan en su orden los porcentajes siguientes: 4.5, 7.2, 5.4 y 7.9 respectivamente para las empresas antes mencionadas.

Este renglón en el resumen de los costos de la empresa tipo reportó 2.525 colones anuales que significa el 6.2 por ciento del total.

j) Costo de adquisición de los buses y su valor actual

Además de la estructura de costos en el mantenimiento y conservación de las unidades de trabajo que significan fuertes erogaciones anuales, está el de la adquisición de los autobuses cuyos precios de compra han subido notablemente desde 1954 a esta fecha.

Hace quince años un autobús tenía un precio de compra de 17.000 a 18.000 colones, con un financiamiento del 6 al 7%; en la actualidad la misma unidad se cotiza de 42.000 a 45.000 colones, con un tipo de interés del 12% anual sobre la deuda que quede pendiente y por el tiempo que permanezca; en estas condiciones generalmente el costo del autobús resulta ser de 51.000 colones, o sea que ha tenido un incremento sobre el precio de compra anterior del 143%, cifra que puede considerarse como alarmante.

En la actualidad las empresas que tienen este negocio importan los chasises y montan las carrocerías, el bus así terminado lo venden a los precios indicados anteriormente no obstante que estas firmas gozan de los beneficios fiscales de fomento industrial.

La mayor parte de la flota del servicio urbano de San Sal

vador se encuentra depreciada, con valores residuales en los libros de contabilidad, pero se les asigna un mayor valor por cuanto éstos están sometidos a continuas reparaciones que en algunos casos hasta incrementan su valor.

k) Punto de equilibrio

Con el objeto de presentar en forma más objetiva, la situación económica de las empresas, he considerado conveniente mostrar el punto de equilibrio con base en los datos elaborados que sirvieron para establecer la estructura de costos de la empresa tipo representativa de la industria del transporte urbano.

Para tal efecto detallo a continuación los factores que entran en la determinación del punto de equilibrio, de la manera siguiente:

Costos Variables	Colonos
Salarios Directos	14.524
Reparac. y Repuestos	9.628
Combust. y Lubricant.	5.480
Llantas y Reencauches	1.801
Depreciaciones	4.887
Gastos Financieros	435
Total	36.755
Costos Fijos	
Gastos de Administración	2.525
Otros Gastos *	1.108
Total	3.633
Ingresos por pasajes	41.328

* Comprende gastos de alquileres de los talleres, matrículas de los buses y otros impuestos municipales.

Aplicando la fórmula correspondiente y sustituyendo los valores se obtiene:

Fórmula:

$$P.E. = \frac{C.F.}{1 - \frac{C.V.}{Ingr.}}$$

Sustituyendo:

$$P.E. = \frac{3.633}{1 - \frac{36.755}{41.328}}$$

Despejando:

$$P.E. = \frac{3.633}{1 - 0.89}$$

$$P.E. = \frac{3.633}{0.11} = 33.027$$

P.E. = Punto equilibrio (Ventas de pasajes)

C.F. = Costo Fijo

C.V. = Costo Variable

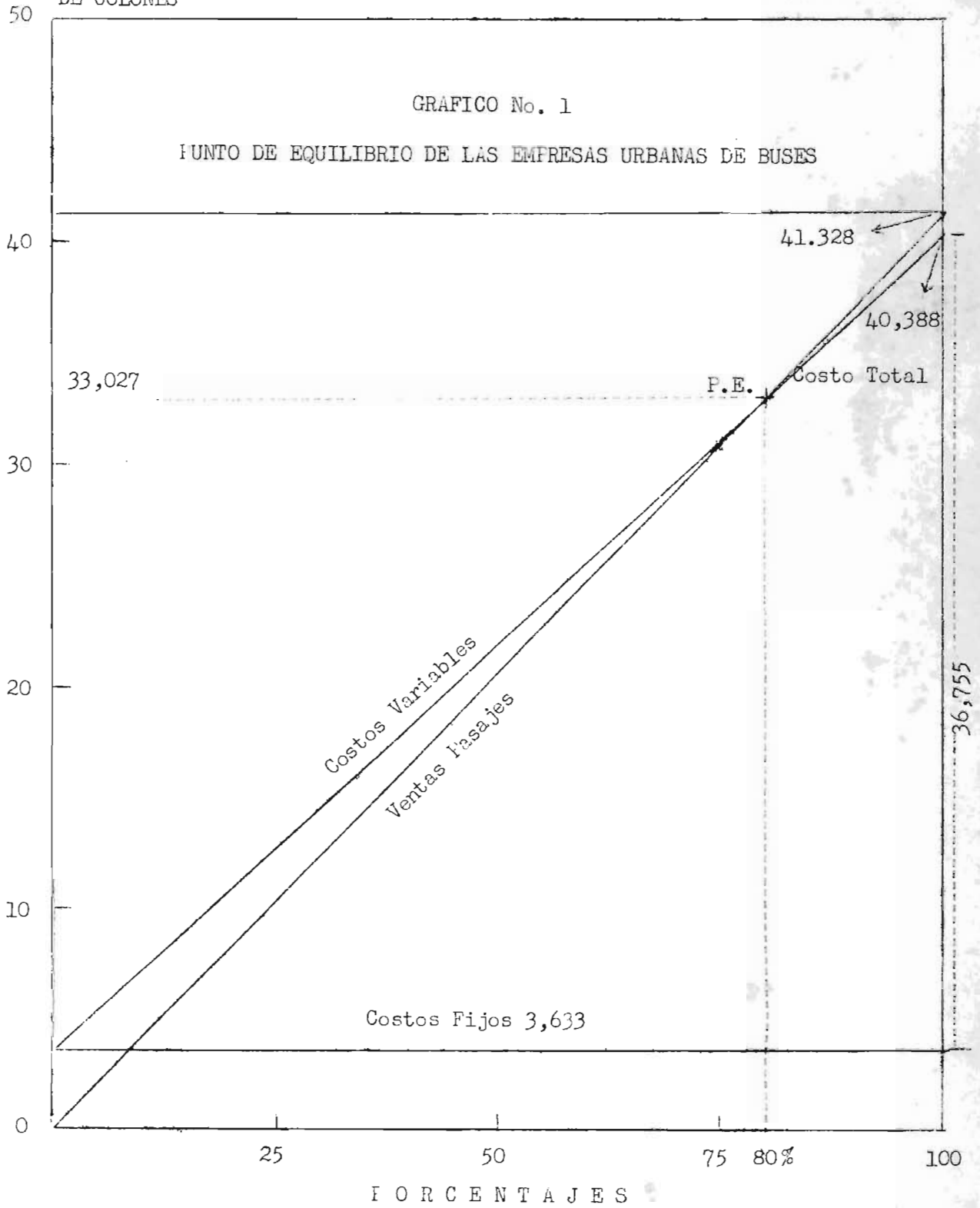
El punto de equilibrio se encuentra en la cifra de 33.027 colones, o sea que un bus tiene que generar esta cantidad en el año para no incurrir en pérdida. Esta cifra al relacionarla con las ventas de pasajes anuales de 41.328 colones, resulta un coeficiente del 80%, - el cual indica que a la empresa le queda un reducido margen de flexibilidad - 20% - para sus operaciones, situación que puede considerarse como desfavorable.

En seguida se presenta en forma más objetiva el punto de equilibrio mediante el gráfico N^o 1

VENTAS EN MILES
DE COLONES

GRAFICO No. 1

PUNTO DE EQUILIBRIO DE LAS EMPRESAS URBANAS DE BUSES



C A P I T U L O 4

ANALISIS DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA
DE LAS EMPRESAS URBANAS DE BUSES

CAPITULO 4

ANALISIS DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA DE LAS EMPRESAS URBANAS DE BUSES.

a) Análisis por empresa

En el capítulo anterior, se dejó explicado que se han hecho análisis de auditoría de cuatro empresas representativas de la industria del transporte urbano de buses. En estos trabajos se obtuvo los datos y demás información necesaria para establecer la estructura de costos y sus relaciones porcentuales.

Asimismo se han obtenido los estados financieros ajustados que han servido para formular los cuadros de resultados por cada una de las empresas A, B, C y D antes mencionadas, por los períodos comprendidos entre el 1º de enero y 31 de diciembre de los años de 1966 a 1969 ambos inclusive. Estos cuadros se presentan mediante los anexos números 12, 13, 14 y 15. Se han formulado los balances de situación de estas entidades, practicados al 31 de diciembre de los años citados, y los cuales aparecen en los anexos números 16, 17, 18 y 19.

Con base en estos documentos se calcularon los distintos coeficientes de liquidez y de rentabilidad, habiéndose obtenido las siguientes cifras:

Cuadro Nº 28

Empresa A	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
a) Normal	0.75	1.03	3.70	1.15
b) Intermedio (seco)	0.47	0.73	2.64	0.85
c) Absoluto	0.05	0.06	0.02	0.04
d) Rentabilidad sobre el capital contable	0.05	0.06	0.05	- 0.05
e) Rentabilidad sobre el capital social	0.08	0.09	0.08	- 0.05

Fuente: Elaborado con base en los estados financieros de los estudios - de auditoría.

De la lectura de los coeficientes anteriores se comprende que la situación de la empresa en el aspecto financiero se ha conservado más o menos bien durante los cuatro años tratados, a excepción de - 1966, en el cual los recursos disponibles sólo cubrían las tres cuartas partes de las obligaciones a corto plazo. En el aspecto económico, ésta se ha desarrollado mal, por cuanto las utilidades obtenidas han oscilado entre el 5 y el 6% sobre el capital contable de la empresa o sea - sobre la inversión propia total de los accionistas; en cuanto a la rentabilidad del capital social o escriturado, las utilidades representadas en porcentajes han variado desde el 8 al 9%, en los años de 1966 a 1968, en cambio en 1969, la rentabilidad tanto del capital contable como del social, ha reportado pérdida del orden del 5%. Puede agregarse que los coeficientes representativos de utilidad son bajos, si se comparan con el interés de mercado que se ha movido entre el 10 y el 12% en

los últimos cuatro años, también la pérdida del último año indica que los negocios de la empresa no marchan bien.

En términos absolutos los resultados anuales de cada gestión administrativa han sido de 78.800, 93.763, 75.449 y - (52.624), respectivamente a los mismos años, el último de los cuales representa pérdida.

Según teorías prevalescentes en países desarrollados, un coeficiente de liquidez es satisfactorio cuando la relación del activo circulante con respecto del pasivo circulante, es de 2 a 1, es decir que a cada colón de deuda corresponden dos colones de respaldo a corto plazo; pero en países como el nuestro en proceso de formación, donde hay escasez de capitales, que se tiene que recurrir a empréstitos para impulsar la economía, es natural que esta relación no sea la satisfactoria para determinar la liquidez corriente de una empresa, tendrá que ser naturalmente menor. Invocando este argumento he juzgado las relaciones porcentuales de los elementos del activo y pasivo circulantes.

Cuadro Nº 29

Empresa B	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
a) Normal	5.52	1.39	0.50	3.72
b) Intermedio (seco)	3.85	0.95	0.12	1.89
c) Absoluto	0.54	0.03	0.06	0.59
d) Rentabilidad sobre el capital contable	0.05	0.08	0.09	0.04
e) Rentabilidad sobre el capital social	0.08	0.11	0.11	0.06

Fuente: Estados Financieros que aparecen en los estudios de auditoría.

De la inspección de los coeficientes que preceden, se deduce que la situación financiera de la empresa ha sido buena, no obstante que en los años tratados ha tenido alzas y bajas un tanto pronunciadas, pero siempre dentro del ámbito sano. En efecto, sus recursos financieros han sido suficientes para poder cumplir con sus deudas a corto plazo. En 1966 por cada colón de obligación se disponía de cinco y media veces su valor, en 1967 la relación estaba por encima de los compromisos en un 39%; 1968 es el único año en el cual sus recursos se disminuyen y no logran cubrir su pasivo circulante, pero es notable la recuperación para el siguiente año, y se sitúa la condición financiera en casi cuatro veces sus disponibilidades contra sus obligaciones corrientes. En lo que concierne a los coeficientes de liquidez intermedia, - conocidos también como de liquidez inmediata, por cuanto permiten determinar la razón de los valores de pronta realización contra los adeudos circulantes, éstos se pueden considerar bastante aceptables, a excepción del año 1968, aunque hubo recuperación notable en el siguiente año.

Haciendo referencia a la situación económica, puede decirse que la rentabilidad de la empresa sobre el capital contable, ha fluctuado entre el 4 y el 9 por ciento en los ejercicios contables considerados; en cuanto a la rentabilidad sobre el capital social, ésta se ha movido entre el 6 y el 11 por ciento en los mismos ciclos económicos. Estos porcentajes en términos absolutos determinan las siguientes utilidades 163.364, 213.421, 221.481 y 111.528 colones, respectivamente para los mismos cuatro años.

A este respecto es conveniente aclarar que esta rentabilidad si se considera desde el ángulo de la empresa privada, no estimula

al accionista para seguir invirtiendo en esta clase de negocios, por sus pobres resultados, y también por los múltiples problemas de orden social que esta actividad ha involucrado en los últimos años. Si se vincula al aspecto social, las utilidades percibidas pueden estimarse como adecuadas en razón de que los transportes son servicios para satisfacer necesidades colectivas de la población económicamente activa, que representa la fuerza de trabajo como factor de producción. En función social las tarifas de los servicios públicos, deben ser bajas y permanecer en vigencia el mayor tiempo posible.

Cuadro Nº 30

Empresa C	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
a) Normal	0.04	0.04	0.06	0.09
b) Intermedio (seco)	0.03	0.03	0.05	0.07
c) Absoluto	0.03	0.03	0.05	0.07
d) Rentabilidad sobre el capital contable	- 0.07	0.01	- 0.11	- 0.14
e) Rentabilidad sobre el capital social	- 0.12	0.02	- 0.15	- 0.18

Fuente: Elaborado con base en los estados financieros de los estudios de auditoría.

La situación financiera de esta Sociedad ha sido y continúa en malas condiciones, como lo demuestran los coeficientes de liquidez que se detallan en el cuadro que antecede. A cada colón de adeudo apenas corresponden seis centavos de respaldo como promedio en el coeficiente normal, y cuatro centavos de respaldo en valores de pronta --

realización (intermedio o seco); el coeficiente absoluto en este caso - se identifica con el anterior.

La rentabilidad de la empresa se ha comportado con resultados negativos a lo largo de la serie, a excepción del año 1967 que -- apenas pudo recuperarse y arrojar ganancia del uno por ciento sobre el capital contable y del dos por ciento sobre el capital social, porcentajes exiguos que en nada alivian la situación económica. No obstante - estas pérdidas sucesivas la empresa aún no ha comenzado a descapitali-- zarse.

Las unidades de trabajo de esta empresa se encuentran en la mayoría, en malas condiciones de funcionamiento, y las reservas de - depreciación que aparecen en los libros de contabilidad son nominales, no hay fondos disponibles para adquirir nuevas, lo que significa que la situación económica y financiera es absolutamente mala.

Cuadro N^o 31

Empresa D	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
a) Normal	0.44	0.10	0.13	4.15
b) Intermedio (seco)	0.08	0.02	0.13	4.15
c) Absoluto	0.02	0.01	0.01	0.10
d) Rentabilidad sobre el capital contable	0.13	0.07	0.05	0.02
e) Rentabilidad sobre el capital social	0.14	0.07	0.05	0.03

Fuente: Elaborado con base en los estados financieros de los estudios de auditoría.

Cuando se seleccionó esta empresa para conocer sus resultados se le consideró entre las regulares; sin embargo después de varios análisis de orden contable-económico-financiero, se ha establecido que también se encuentra en situación precaria. La liquidez de la empresa ha sido mala en los primeros tres años (1966/1968); pero se nota una recuperación muy marcada en 1969, con un coeficiente de 4.15, al indagar al respecto, se comprobó que tal situación obedece a que para poder cumplir con una serie de compromisos vencidos, hubo necesidad de vender los buses de las rutas interdepartamentales D-3 y D-4 que pertenecían a la misma Sociedad; por tal razón el valor de estas unidades que aparecía en el activo fijo, pasó al activo circulante en el saldo de la deuda que quedó pendiente de cobro, modificando de esta manera los coeficientes de liquidez normal e intermedio. Sin embargo puede observarse que el absoluto refleja una capacidad de pago inmediato de diez centavos de colón por cada uno de pasivo corriente.

La rentabilidad ha ido en orden descendente en el curso de los cuatro años tratados, desde el 13% en 1966 a 2% en 1969 sobre el capital contable, y del 14% en 1966 a 3% en 1969 en lo que respecta al capital social. Indicadores que demuestran que la empresa va en decadencia acelerada.

En términos absolutos las utilidades obtenidas son de 124.624, 64.052, 46.295 y 22.615 colones, respectivamente durante los años mencionados.

Cabe exponer también que el capital invertido por las cuatro empresas en equipo no es suficiente para prestar eficientemente el servicio de transporte urbano que tiene asignado.

b) Análisis global

En el anexo N^o 20, se presenta la utilidad ó pérdida de las cuatro empresas representativas y sus respectivos coeficientes sobre el capital social y el contable; cuyas cifras demuestran que desde 1966 hasta 1969 las cuatro firmas en conjunto han percibido utilidades de 313.562, 378.393, 275.662 y 2.454 colones en el mismo orden a los años citados.

Los coeficientes de utilidad calculados sobre el capital contable en conjunto son del orden siguiente: 5.9, 6.5, 4.9 y 0.0005 - respectivamente a los mismos años. Puede notarse que durante los primeros tres años el coeficiente promedio fue de 5.6, pero hay una caída muy fuerte del mismo en el año de 1969. Empero, es manifiesto que en conjunto no ha existido pérdida en las cuatro empresas analizadas; aun que también dichos coeficientes no son nada halagadores si se enfocan desde el punto de vista de la empresa privada. Es digno de mención que ninguna de estas empresas ha comenzado a descapitalizarse.

Con objeto de presentar mayor cúmulo de información, se ha preparado el anexo N^o 21 el cual es demostrativo del capital social, capital contable, utilidad ó pérdida y sus porcentajes sobre el capital social y contable de 12 empresas transportistas, entre las cuales se han incluido las cuatro firmas representativas que se han venido tratando. Los resultados que refleja dicho anexo proceden de los estados financieros de las empresas transportistas que no han sido objeto de verificación, y se refieren solamente al ejercicio contable de 1969.

De la lectura de dicho anexo se infiere que cinco de las

empresas reportaron utilidad, seis de ellas sufrieron pérdidas y una -- no reportó utilidades ni pérdida. El grupo de las doce empresas dan una pérdida total de 107.108 colones que representa en términos relativos el 1.69 por ciento sobre el capital contable y el 1.85 por ciento -- sobre el capital social; ambos resultados son en rojo. Entre todas las empresas el capital social ascendía a 5.780.901 colones y el capital -- contable a 6.327.555 colones al 31 de diciembre de 1969, lo que demuestra que la inversión total en la industria del transporte urbano no está descapitalizada.

Las marcadas diferencias de rentabilidad en las empresas obedece, esencialmente, a que entre todas las rutas del servicio urbano, hay algunas que son mejores porque sirven zonas densamente pobladas, -- trayectos más cortos, no están interferidas por otras líneas y las calles que transitan no acusan pendientes pronunciadas y tienen buenas -- condiciones de rodamiento; existen otras causas como organización y administración más eficiente, pero los elementos anteriores inciden directamente y en forma determinante sobre la obtención de resultados contables positivos o negativos. Inclusive en una misma empresa que explota varias líneas, hay unas que reportan mejores resultados en cada ejercicio; tal es el caso de la empresa D, que se vió en la obligación de vender los buses que servían la ruta D-2, porque ésta les arrojaba pérdidas en cada ciclo contable. Tratar de mejorar a las empresas que tienen rutas menos productivas mediante una redistribución de líneas de -- servicio, es distribuir los daños o ajustar los beneficios. Esto viene a ser una razón fundamental para argumentar que el servicio de transporte urbano no debe ser explotado por muchas empresas, la continua compe-

tencia entre ellas se traduce en resultados negativos. Desde ya se comprende que sería más productivo la creación de una sola empresa de economía mixta, con la participación de los sectores que intervienen directamente en la explotación, control e intereses de este negocio.

Es lógico que cuando existe precio fijo en la tarifa del transporte urbano, los incrementos en los ingresos de las firmas que explotan esta actividad, provendrán únicamente del aumento de la población usuaria, que en nuestro medio es bastante elevada en razón de que el transporte colectivo es demandado por personas de bajos ingresos, y el grueso de la población urbana está circunscrita al salario mínimo, que en el comercio es de tres colones cincuenta centavos y en la industria es de tres colones veinte centavos diarios, o sea de ciento cinco colones y de noventa y seis colones al mes, respectivamente; y con estos salarios ningún trabajador puede permitirse el lujo de transportarse en automóvil propio, si escasamente puede cubrir sus más elementales necesidades de subsistencia. Y siendo el trabajador fuerza productiva de una nación, es obligación política del Estado procurar todas las facilidades de transporte a los centros de trabajo, a precios que guarden relación con sus ingresos reales. Luego las tarifas del transporte deben estar en función de las posibilidades económicas del pueblo, cubriendo todos los aspectos de orden social en el cual deben incluirse los intereses de la población educativa a la cual deberían fijársele tarifas de transporte menores, para estimular en esta forma, aunque sea en parte, el progreso intelectual del país, piedra fundamental para la prosperidad de la nación. Se comprende que las tarifas del transporte no deben sostener una tendencia únicamente para favorecer los intereses de las -

empresas, en momentos en que éstas dejan de ser rentables; en ese trance, cuando se trata de un servicio de carácter público, debe existir el auxilio del subsidio para no interrumpir el servicio - nervio de la economía - mientras se encuentran y ponen en práctica soluciones adecuadas a los intereses de las partes en juego.

c) Análisis administrativo y de servicio

La mala organización y administración de las empresas se origina al constituirse muchas de ellas con raquíticos capitales sociales, que no pueden soportar la capacidad de endeudamiento que requiere la explotación de estos negocios de transporte. La adquisición de las unidades de trabajo representan fuertes erogaciones en concepto de adelantos al precio de los buses, y cuando estos desembolsos no pueden cubrir buena parte del precio de los mismos, se incurre en deudas de gran cuantía, que devengan fuertes intereses y cuyas letras de pago para la amortización de las deudas también representan fuertes cargas que tienen que soportar las empresas en el desarrollo de sus operaciones.

Se ha dado el caso de una empresa que, con un capital social de 60.000 colones, ha entrado en negociaciones con agencias distribuidoras de buses, comprando unidades por valor de más de 1.000.000 de colones. Resultado de esto ha sido el fracaso lógico de la firma, con los múltiples problemas que esto trae consigo, en detrimento siempre de la población usuaria, al retirar temporalmente las unidades de trabajo, cuando se entra en conflicto por mora en los pagos.

A las empresas que han sobrevivido y han sido prósperas a medida que han desarrollado sus operaciones y que han reportado excelen

tes utilidades, no se les conservó en la misma trayectoria de auge; las reservas para la reposición del equipo fueron distraídas por los accionistas en negocios ajenos al giro propio del transporte urbano, descuidando en esta forma esta industria que ha rendido, en épocas anteriores, jugosos dividendos, al grado que la mayor parte de empresarios que se han mantenido en la explotación de estos negocios, han recuperado varias veces su inversión inicial.

No se preocuparon por sustituir el equipo de transporte, fuente de abundantes ingresos, y sólo se concretaron a mantenerlo y conservarlo en condiciones de continuar operando. Era de esperar tal como ha sucedido, que esta situación no podía permanecer por mucho tiempo; - en la actualidad el costo de los repuestos y la mano de obra necesaria en las reparaciones continuas, representan elevados costos que disminuyen obtensiblemente las disponibilidades; además, ha repercutido en el mal servicio que en estos momentos sufre la población usuaria. En parte la causa ha sido la ausencia de una legislación adecuada que obligue a las empresas dedicadas a estos negocios, a la renovación constante de su equipo de trabajo, a condición de cancelar la concesión de línea a la empresa que no cumpla con las obligaciones impuestas por la autoridad competente.

El deterioro en toda la flota de autobuses es notorio, - las unidades que salen del servicio por deficiencias mecánicas también es elevado; éstas pasan a ser embancadas en los talleres de reparación lo que significa capitales inactivos que no generan ingresos y que por el contrario ocasionan gastos, en perjuicio nuevamente de la población usuaria que no recibe el servicio adecuado a cambio del precio del pa--

saje, además del malestar social que de estas situaciones se derivan.

Se puede concluir que el servicio de transporte urbano en San Salvador, que actualmente están prestando las empresas dedicadas a esta actividad es completamente deficiente en todos sus aspectos.

d) Aspectos financieros

Se ha dejado establecido anteriormente que la situación económica y financiera de las empresas es mala, encontrándose en incapacidad de poder adquirir nuevo equipo de trabajo, sobre todo en las condiciones leoninas en que éste ha sido adquirido en las casas comerciales dedicadas a la venta de autobuses. El tipo de interés pactado en estos negocios, es del 12% flat anual, para un plazo de 3 años; sin incluir las moras que también son objeto de otros recargos onerosos para los empresarios.

El negocio del transporte urbano e interdepartamental a base de autobuses, se puede asegurar que ha venido siendo explotado en el fondo por las agencias distribuidoras de estos equipos, y los accionistas de las empresas transportistas se han convertido prácticamente en administradores de las agencias dedicadas a la explotación de estos negocios, porque los equipos se los venden a precios exorbitantes, el tipo de interés es bastante alto, y los intereses son calculados sobre el saldo total pendiente de pago y por todo el plazo convenido; además de esto, cuando el bus se ha terminado de pagar comienza a incurrir en gastos de repuestos y accesorios, prosiguiendo de esta manera con otros ingresos que representan, por sus altos precios, una excelente fuente de renta para las agencias distribuidoras de éstos.

El ciclo se ha venido repitiendo; los empresarios dejaron de comprar buses, pero siguen comprando partes de recambio. En los buenos resultados de épocas anteriores en el negocio del transporte de buses han tenido mejor participación estas agencias representantes de marcas exclusivas que los propios empresarios que han prestado el servicio. Las primeras han acumulado mayor riqueza que los segundos. Luego se comprende la necesidad imperiosa de promulgar una ley reguladora del comercio de accesorios y repuestos de vehículos automotores. Mediante anexo Nº 22 se presenta un anteproyecto de decreto de esta ley preparado en el Ministerio de Economía.

CAPITULO 5

ASPECTOS LABORALES

CAPITULO 5

ASPECTOS LABORALES

a) Reseña histórica del transporte de autobuses en San Salvador.

Por el año de 1930, se inicia el transporte colectivo de personas por autobuses en San Salvador. Fueron las empresas "Macaibor" y "Ciatense", las pioneras en el servicio mediante camionetas con carrocería de madera. Los permisos de línea, el control y las regulaciones de esta actividad eran atribuciones de la Municipalidad de San Salvador; el lugar de origen y destino de los buses era la Plazuela 14 de Julio de esta ciudad. Posteriormente, y a medida que se fueron incrementando las necesidades de transporte, se establecieron en 1935 las empresas denominadas "Salvador Bus" y "Ansart", con 27 y 12 unidades respectivamente; el siguiente año, se crearon las empresas "Rex", "La Nacional" y "Americana", con 8, 17 y 10 buses en el mismo orden citado. En 1938 nacieron otras empresas que se denominaron "Maravilla" y "Santa Fé" y que prestaron servicios para San Marcos con 6 y 10 camionetas respectivamente; todas estas unidades continuaban teniendo carrocería de madera.

El salario que pagaban por aquel entonces, al motorista era de tres colones cincuenta centavos y al cobrador de un colón cincuenta centavos diarios; los cuales fueron aumentados a cuatro y dos colones respectivamente; la jornada de trabajo en que devengaban estos sueldos constaba de 15 ó 16 horas continuas o sea de las 5 hasta las 21 horas y el valor del pasaje era de cinco centavos por persona. Esta situación se mantuvo durante dos décadas de 1930 a 1950.

Era costumbre en aquellos tiempos, que el motorista pagara los gastos de reparación por el uso normal del vehículo y por colisiones que ocurrieran en la circulación; esto era requisito para confiar la unidad al motorista, de lo contrario perdía la oportunidad de trabajar en esta forma, y no había institución alguna que protegiera a estos trabajadores. Fue así como algunas empresas hicieron prosperar sus negocios, aprovechando también otros aspectos infrahumanos existentes en aquella época.

No obstante lo anterior, estos empresarios, aunque empíricamente, crearon en el país la industria del transporte urbano, que ahora flaquea y está en camino de fracasar, por una serie de complicados aspectos de orden económico, financiero, laboral, administrativo y político.

Con fecha 27 de julio de 1951, por Acuerdo Ejecutivo N^o 297 se autorizó la tarifa de siete centavos de pasaje por persona, situación que sirvió para aumentar los salarios de los motoristas y cobradores a seis y cuatro colones diarios, respectivamente.

Así las cosas, nacieron nuevas empresas, en una situación que prevaleció hasta el 6 de julio de 1954, fecha en que se promulgó el Decreto Legislativo N^o 1534, por el cual se autorizó la importación de autobuses armados y desmontados, libre de impuestos y de derechos de introducción, siempre que fuere realizada por entidades de transporte legalmente autorizadas, para servir líneas urbanas, inter-urbanas, interdepartamentales o internacionales, con objeto de favorecer el desarrollo y modernización de los servicios públicos de transporte de pasajeros. En este mismo año se autorizó el aumento del valor del pasaje a

diez centavos por persona en el radio urbano, a condición de que las empresas que quisieran disfrutar de este nuevo precio, deberían tener la cuarta parte, por lo menos, de autobuses "transit" o sea con carrocería de metal. Fue así cómo nació la flota de autobuses modernos.

Posteriormente, y con fecha 29 de octubre de 1956 se emite el Decreto Nº 2257, mediante el cual se prorroga los efectos del Decreto Legislativo anteriormente mencionado por un período adicional de ciento veinte días, incluyendo además la importación de carrocerías desmontadas o de piezas que se usan para su fabricación, cuando dichas importaciones se efectuaren por empresas de armaduras o ensamble acogidas a los beneficios de la Ley de Fomento de Industrias de Transformación; todo con la finalidad de continuar facilitando la transformación y modernización del equipo de transporte de las sociedades dedicadas a esta importante actividad. El transporte de pasajeros por medio de autobuses se convierte, con estos incentivos y con el incremento en la demanda, en un excelente negocio, y el servicio prestado en las distintas rutas se vuelve eficiente hasta fines de 1966, fecha que marca el fin de una época bonancible de la industria del transporte urbano de autobuses.

b) El Sindicato de la Industria del Transporte.

A inicios del año de 1967, el sector laboral de la industria del transporte urbano, fuertemente compactado en un poderoso sindicato cuya denominación legal es Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador, desató una huelga en todas las empresas del trans

porte colectivo de personas en el Area Metropolitana y circuitos urbanos de Santa Ana y San Miguel cuyas subseccionales se unieron a la huelga general, por solidaridad y también por coacción en los casos que fue necesario a los fines laborales. Tuvo su raíz en dos problemas vitales que incidían en el interés de los trabajadores de la industria del transporte urbano: el primero de ellos, consistía en abolir el trabajo de un motorista colector durante dos turnos consecutivos en el mismo día, es decir que no se permitiera que el mismo motorista trabajara 16 horas diarias; y el segundo problema se refería a obtener un aumento en los salarios de ocho que ganaban a doce colones diarios básicos, sin incluir las prestaciones sociales. Entre los argumentos esgrimidos mencionaron que se trataba de un servicio de utilidad pública y que debería garantizarse la seguridad mediante el trabajo de motoristas descansados, para evitar accidentes de tránsito, y que también muchos de ellos, dado el excesivo trabajo diario de 16 horas tenían una vida efímera en sus labores, y que muchos de ellos se hospitalizaban prematuramente, etc.; además argumentaron que eran objeto de coacciones por parte de empresarios influyentes en la política del país, aquellos motoristas que bregaban por el progreso del Sindicato. La verdad es que los señores del volante, como se expresa en la reseña histórica de este estudio, tenían muchos años de venir trabajando en condiciones inhumanas que no favorecían la conservación de la salud en el trabajo.

Las negociaciones comenzaron, se desarrollaron y el resultado fue la huelga de hecho que se desató el 19 de enero de 1967.

Las pretensiones de los obreros fueron apoyadas por el Gobierno, y la huelga fue ganada por ellos, en enorme detrimento de los -

intereses de los empresarios.

Días después se constituyó un nuevo sindicato del transporte urbano denominado "Sindicato Nacional de la Industria del Transporte Similares y Conexas", existiendo siempre el sindicato antes mencionado.

Como consecuencia de que los empresarios no cumplieron en su totalidad las condiciones pactadas en lo que se refiere al desdoblamiento de las dos jornadas de trabajo para un mismo motorista, nace nueva pugna obrero-patronal y como consecuencia se desata una nueva huelga de hecho el 24 de febrero del mismo año, que dura tres días, y el 27 de este mismo mes el Gobierno interviene militarizando las empresas para restablecer el orden social y económico que se había resquebrajado. Esta militarización consistió en que representantes del Estado, se hicieron cargo de la administración y funcionamiento de las empresas, que duró hasta el 31 de mayo del mismo año, (96 días). Los resultados de esta gestión en lo que a ingresos y egresos se refiere, se presentan en forma detallada mediante anexo No 24. Los resultados globales arrojaron las cifras de 2.628.368.41 en concepto de ingresos, y 1.956.243.00 en concepto de gastos, existiendo una diferencia a favor de las empresas de 672.125.41.- Es de advertir que en estos gastos, no se incluyen las depreciaciones, y que gran parte de repuestos y accesorios consumidos en este período fueron tomados directamente de las existencias que tenían en los almacenes propiedad de estas mismas sociedades, no se amortizó ninguna letra por deudas en la adquisición de los buses; siendo éstas las razones por las cuales se acusa un saldo positivo de elevada cuantía.

Los empresarios se quejan reiteradamente en el sentido de que los motoristas practican una especie de sabotaje en las unidades de trabajo, y que las reparaciones motivadas por esta práctica son las que les ocasionan los mayores desembolsos, ya que al estar el bus en reparación incurre en gastos, no genera ingresos y hay que pagarle al motorista colector mientras la unidad se pone en condiciones de trabajo. Antes de 1967, cuando los autobuses se arruinaban por cualquier causa, el motorista no devengaba sueldo mientras se reparaba el vehículo, en la actualidad sí devenga su sueldo completo mientras está al servicio de la empresa aunque no haga ningún viaje. Anteriormente en la jornada de 8 horas se hacían seis viajes, pero si perdía dos siempre se le pagaba el cien por ciento de su salario, en caso perdiera cuatro sólo se le pagaban dos; en la actualidad si se pierde tres, cuatro ó cinco viajes siempre se le paga el salario completo.

La semana laboral era de 48 horas, en la actualidad es de 44 horas y por las 4 restantes de diferencia, se paga tiempo extra. Todas estas nuevas condiciones laborales pactadas en el contrato colectivo, vienen a disminuir los beneficios de las empresas y que antes se traducían en dividendos para los accionistas.

El Sindicato al movilizar sus fuerzas los llevó a los trabajadores afiliados mayores ingresos por jornada, mejores prestaciones sociales, menos horas de trabajo con más salario. Todo esto se puede considerar como una conquista social y un precedente para los demás trabajadores; pero por otra parte, el triunfo obtenido y las condiciones pactadas han propiciado para que el trabajador continúe la pugna, sin medir las consecuencias que pueden derivar al final en contra del mismo

sindicato, porque en la actualidad la industria del transporte va en decadencia continua, nadie compra acciones de estas sociedades, y los accionistas actuales no reinvierten sus utilidades en nuevas unidades, porque sus dividendos son reducidos y no tienen estímulos de ninguna clase, el deterioro de esta industria es inminente, y siendo de utilidad pública, el Estado no puede ni debe permitir su desastre total, tiene que aplicar soluciones radicales como por ejemplo una nacionalización, o la organización de una empresa única de economía mixta, con nuevas condiciones para los trabajadores.

Casi todos los conflictos de trabajo en el país, se han visto con un criterio de incremento en los salarios, los cuales una vez logrados, se neutralizan en un lapso corto mediante el alza en los precios. Estas soluciones temporales hay que evitarlas y buscar otras que sean más o menos permanentes, montaje de plantas productoras de repuestos y accesorios, elaborar programas de tecnificación de la mano de obra que reduzca los costos y mejore calidades en los productos; financiamiento mediante créditos adecuados, en relación a los plazos y tipos de interés; y otras medidas que cambien la situación estática de las empresas y las coloquen en una actitud dinámica de desarrollo y progreso.

En el nuevo contrato colectivo presentado por el sindicato de trabajadores, al Ministerio de Trabajo y empresarios, en el mes de noviembre del año próximo pasado, pero que no fue objeto de negociaciones, el salario básico pedido es de dieciseis colones diarios, y sumadas las prestaciones sociales a que tienen derecho, asciende a un sueldo promedio diario de veinticuatro colones setenticinco centavos.

No discutieron las partes este nuevo contrato, en razón -

de que en esa fecha se practicaban las auditorías en varias empresas y por esa época ya se detectaba la situación desfavorable de estas sociedades.

Cabe mencionar al respecto, que el inciso tercero del artículo 229 del Código de Trabajo dice textualmente: "Si las condiciones económicas de la empresa variaran sustancialmente, podrá cualquiera de las partes pedir, aún antes de la terminación del plazo o de su prórroga, la revisión del contrato colectivo de trabajo".

Se comprende que es de importancia vital el aspecto económico en los contratos colectivos de trabajo.

c) La Federación de Empresarios

La Federación de Empresas de Transporte, S.A., se fundó - hace más de quince años, mediante escritura de constitución legalmente inscrita.

El objeto de esta Agrupación es defender los intereses de las empresas transportistas afiliadas y que sirven al sector urbano.

Hace aproximadamente 5 años venció el plazo para el cual fue constituida, pero sigue funcionando de hecho, con las mismas ocho - empresas socias, a excepción de una de ellas, que dejó de pertenecer al grupo por quiebra en sus negocios.

Una de las actividades que ha prevalecido en la Federación, ha sido la de proteger los intereses económicos de las firmas asociadas, mediante la importación de repuestos y accesorios para vendérselos a - ellas mismas a precios más bajos que los de mercado, obteniendo un pequeño margen de ganancia para cubrir sus gastos fijos.

Estos negocios de compra-venta, empezaron funcionando en detrimento de las empresas afiliadas, como consecuencia de la falta de pago, por créditos otorgados a las mismas, hasta que se optó por descontinuar las importaciones.

En el aspecto laboral, la finalidad esencial ha sido la de tratar de contrarrestar las pretensiones de los Sindicatos de trabajadores de la industria del transporte, mediante campañas publicitarias sistemáticas y otros medios que están a su alcance.

Hasta el momento ninguna de las empresas en forma de cooperativa ha pertenecido a esta agrupación.

La federación de empresarios ha venido gestionando ante el gobierno en el sentido de obtener mayores precios en la tarifa de el los pasajes y también supresión de los pases de cortesía que sirven para transportarse sin remuneración. Los argumentos vertidos que han servido para justificar tales peticiones han sido el aumento en los salarios de los motoristas colectores, el aumento en el precio de los re---puestos y accesorios, la múltiple tributación de las Alcaldías Municipales, las tasas de interés de los créditos del 12% anual, el aumento de las cotizaciones del seguro social, el incremento en el precio de los ---lubricantes, y en el precio del reencauche de las llantas; todas estas razones aumentan la incosteabilidad de estas empresas que amenazan con la destrucción de esta fuente de trabajo.

Han expresado también que en el término de 16 años no han tenido un sólo incentivo fiscal ni disfrutado de líneas de crédito, y ---que a cambio de eso se ha conservado invariable la tarifa del pasaje a diez centavos, razones por las cuales llegará el momento en que las em-

presas que sirven a la población usuaria serán descapitalizadas.

En realidad, la situación de las sociedades como se ha expuesto anteriormente, es precaria, sobre todo en cuanto que se les ha cortado el crédito, y también que su equipo de trabajo está en su mayor parte depreciado. Cabe mencionar también que ninguna compañía financiera da protección de seguros contra los riesgos de los autobuses por ser unidades que prestan servicios de carácter público.

Pero esta grave situación, en parte, es producto de la mala administración de que han sido objeto las empresas en épocas florecientes, que no hicieron las reservas necesarias para toda esta clase de eventualidades. En las épocas de crisis y por temores de una nacionalización debido a las repetidas militarizaciones, se ha dado el caso de empresas que se han repartido dividendos anticipados recurriendo para ello a préstamos con garantías de sus mismos bienes. Estas prácticas son pruebas fehacientes de que no hay incentivos para continuar invirtiendo en esta importante industria del transporte.

En encuestas realizadas entre estas firmas, muchos accionistas han expresado que esperan en breve plazo una nacionalización, y que esa medida la ven conveniente a sus intereses por cuanto recibirían de una sola vez el valor de su patrimonio neto invertido. Prácticamente esta industria va lentamente pero con paso seguro a su total abandono y destrucción.

En el caso de que el Gobierno decida poner en práctica las medidas a base de subsidios para las empresas, mediante la exoneración de impuestos en la importación de chasises, piezas de recambio, lubricantes y el impuesto interno de matrículas de circulación, debería

estar esta medida condicionada a que las empresas sustituyan y aumenten en un determinado plazo su equipo de trabajo y que mejoren notablemente el servicio prestado. De lo contrario, debería revocárseles los permisos concedidos para explotar las rutas a las empresas que no cumplan y que estén mal administradas; y otorgar nuevas concesiones o que sean absorbidas por las demás sociedades que presentan mejores condiciones de servicio y organización, previos estudios técnicos de factibilidad.

d) Las Cooperativas

A raíz de los conflictos surgidos en 1967, entre los sindicatos de trabajadores de la industria del transporte urbano y las empresas transportistas, esta actividad se convirtió en menos rentable, - en la medida del incremento de los nuevos salarios asignado a los trabajadores. Fue notorio el poco interés de los empresarios por esta industria debido también a los múltiples problemas que ocasionaba y a las limitadas utilidades que percibían, derivando en un mal servicio para el usuario.

Así fue que algunos accionistas comenzaron a vender sus - empresas, a los mismos trabajadores, y éstos continuaron explotando el negocio por el sistema de cooperativas. Los socios eran los mismos motoristas, y la dirección y administración estaba confiada a trabajado--res con más capacidad y experiencia en este negocio. En algunas cooperativas se acordó que el salario básico conquistado de doce colones, se rebajaría a diez colones diarios, y los dos colones restantes lo acumulaban en un fondo común destinado para amortizar las deudas pendientes de cancelación al momento de adquirir el activo y pasivo de la empresa.

Este nuevo sistema en el transporte urbano a base de cooperativas comenzó a debilitar en alguna medida a la fuerza de los sindicatos al volverse socios de estas empresas numerosos afiliados a los sindicatos. Esto inició la pugna entre trabajadores dedicados a la misma actividad al grado que en algunas huelgas creadas por la fuerza sindicalista no participaron las empresas cooperadas; el grupo de trabajadores estaba dividido en sus intereses.

Mientras tanto el "Sindicato Nacional de la Industria del Transporte Similares y Conexas" procuraba la afiliación de nuevos miembros de otras actividades similares, como grupos de trabajadores de la mecánica, y oficios afines relacionados con la industria del transporte.

No obstante la buena voluntad de hacer bien las cosas por parte de los cooperativistas, las empresas por ellas administradas comenzaron a trabajar más o menos bien, pero en el transcurso de sus operaciones y debido a causas comunes a todas ellas, como son incipientes capitales de trabajo, créditos suspendidos, autobuses completamente depreciados, altos costos de mantenimiento, no pudieron subsistir y liquidaron.

Las empresas a base de cooperativas que continúan trabajando, prestan mal servicio, y las utilidades que algunas de ellas obtienen son de poca cuantía.

Cabe mencionar que tanto las cooperativas, como las empresas que trabajan en forma de sociedades anónimas, deberían registrar sus operaciones en esquemas de contabilidad uniformes, para poder hacer análisis con más facilidad y diagnosticar en el momento preciso las situciones prevalecientes, a fin de buscar y aplicar las soluciones a -

los problemas detectados.

e) El Gobierno

El gobierno ha tratado de equilibrar con numerosas intervenciones la lucha permanente que han desatado los distintos sectores - que han intervenido en el desarrollo del transporte urbano de autobuses.

Con motivo de las huelgas realizadas en los últimos años, el Gobierno ha tenido que militarizar las empresas con la finalidad de que haya continuidad en el servicio de transporte de buses, y para solucionar los conflictos obrero-patronales. En gran parte estas situaciones anormales en esta industria se deben a la ausencia de una legislación moderna que respalde las medidas que se dan para regular, desde el punto de vista jurídico-económico, el transporte por los distintos medios en todo el territorio nacional.

Siendo el transporte un elemento básico para el desarrollo económico y social de un país que tiene relación directa con la estructuración de un Estado moderno, debe éste estar reglamentado en una forma técnica, mediante una ley de tipo general que regule toda la actividad en materia de transporte (terrestre, aéreo, marítimo), y que desaparezcan los decretos provisionales que en forma nada conveniente han venido regulando dicha actividad.

Uno de los primeros decretos ejecutivos en relación con esta materia, fue el No. 13, emitido el 18 de noviembre de 1946 (D.O. - Nº 227 del 14/12/46), por medio del cual se dió el Reglamento General de Tránsito, que regulaba el servicio de transporte de pasajeros quedando bajo control y vigilancia de la Dirección General de Policía. Pos--

teriormente y mediante Decreto Legislativo Nº 110 del 29 de diciembre de 1950 (D.O. Nº 283 del 29/12/50), se promulgó la Ley Orgánica de la Dirección General de Comercio Industria Y Minería, con fines administrativos y con atribuciones de resolver las solicitudes para el establecimiento de las empresas de transporte terrestre y además para vigilar su funcionamiento. Con fecha 18 de febrero de 1957, se emite el Decreto Ejecutivo Nº 25 (D.O. Nº 45 del 6/3/57), por medio del cual se crea el Reglamento Transitorio de Transporte de Autobuses y Camionetas, que aún está vigente. Y el 13 de enero de 1961, se emite el Decreto Nº 60 de la Junta de Gobierno, (D.O. Nº 14 del 20/1/61), el cual estableció que la regulación, vigilancia y fomento de los transportes debía corresponder al Ramo de Economía, y se creó por este mismo decreto el Departamento de Transportes adscrito a esta Secretaría.

Posteriormente, y en 1964, se transformó este Departamento de Transportes, en Dirección General de Transportes y Comunicaciones, siempre con el mismo Reglamento, circunstancia que de acuerdo con nuestro ordenamiento legal no debía continuar funcionando con el mismo Reglamento, sino que por medio de su propia Ley Orgánica, que viniera a regular el transporte, tanto urbano como interdepartamental, para poder expedir en mejor forma los distintos problemas de índole legal que se presentan.

La Dirección General de Transportes y Comunicaciones fue creada por la Ley General del Presupuesto, pero para fines de pago de los salarios que devenga el personal que en ella trabaja, y no para regular las funciones del transporte por esta Dirección. Aunque las concesiones de línea se otorgan mediante un acuerdo ejecutivo en el Ramo de

Economía, lo que es perfectamente legal, pero la regulación de la prestación de ese servicio por un organismo carente de ley orgánica es discutible.

Este ha sido el marco jurídico que ha venido regulando - las funciones del transporte urbano desde 1946 hasta la fecha actual.

CONCLUSIONES Y SOLUCIONES

CONCLUSIONES Y SOLUCIONES

a) Conclusiones

Con base en los elementos de juicio consignados en el presente estudio, se establecen las siguientes conclusiones:

1) El transporte en el desarrollo económico y social del país, es un elemento de vital importancia que procura la movilidad de personas y bienes, facilita el desarrollo de los otros sectores económicos, la especialización de la mano de obra, la producción en gran escala, la introducción de productos terminados a mercados nacionales y extranjeros, valoriza zonas marginales y proporciona ocupación.

2) La red vial del país necesita de mayor número de carreteras y caminos y de la ampliación y revestimiento de los ya existentes.

3) El sistema ferroviario actual es deficiente, debido a lo obsoleto de su maquinaria, equipo e instalaciones; además de su ineficaz administración y servicio. La competencia de las carreteras ha sido un factor que ha incidido en esta situación, imperando notablemente el transporte por vehículo automotor sobre el ferrocarril.

4) El tráfico marítimo se ha incrementado considerablemente en los últimos años, y las operaciones de carga y descarga se han efectuado mayormente en el Puerto de Acajutla, como consecuencia de la construcción del nuevo y moderno muelle y de las facilidades y comodidad de las instalaciones que este puerto ofrece.

5) El tráfico aéreo se ha mantenido en una tendencia de crecimiento más o menos constante; prevaleciendo el tráfico de pasajeros sobre el de carga, ya que ésta tiene su mayor movimiento vía terrestre y

marítima.

6) La participación del Sector Transporte con respecto al Sector Industrial y al Producto Territorial Bruto es de poca consideración; ya que dicha participación es del orden del 5%, aproximadamente.

7) El Area Metropolitana de San Salvador presenta las características siguientes: expansión física, crecimiento en la población, significativo aumento en el volumen de tráfico, a lo que se debe agregar, que las calles no responden a las necesidades del tránsito. Por otra parte, se estima un considerable aumento de la población para los próximos diez años y una excesiva demanda en los servicios del transporte urbano.

8) El volumen de la población usuaria de los autobuses asciende, aproximadamente, al medio millón de personas que se movilizan diariamente, la cual es atendida por una flota de casi 450 unidades de trabajo.

9) En las horas de entrada y salida de los centros de trabajo, la demanda supera con creces a la oferta del servicio; en el resto de las horas, la oferta de pasajes es mayor que la demanda.

10) La estructura de costos que se ha elaborado de las empresas, es demostrativa de que los rubros que mayores costos soportan son los salarios directos, las reparaciones y repuestos; siguiéndole en importancia, con marcada diferencia, los rubros combustibles y lubricantes y las depreciaciones.

11) Los ingresos anuales derivados de la explotación de esta industria durante el período de 1966-1969, se han mantenido más o menos constantes.

12) La situación económica y financiera de las empresas es deficiente; no tienen disponibilidades para adquirir nuevas unidades de trabajo; el equipo existente está en gran parte depreciado, la organización y administración es ineficaz y el servicio prestado no responde a las necesidades de los usuarios.

13) El negocio del transporte urbano ha sido, en realidad, de las agencias distribuidoras de autobuses, y los empresarios prácticamente se han convertido en administradores de estas agencias. En las últimas dos décadas, hasta 1966, los distribuidores de buses han acumulado más riqueza en estos negocios que los accionistas de las empresas.

14) Si bien, la industria del transporte urbano de buses reporta utilidades, éstas son exiguas en relación con la inversión propia total de los accionistas y la tendencia, en cuanto a los dividendos, en los últimos tres años, indica un decremento acelerado.

15) Las huelgas desatadas por los sindicatos de trabajadores de esta industria, han perjudicado considerablemente las economías de las empresas mayormente cuando lograron el aumento en los salarios de los motoristas colectores.

16) En las actuales circunstancias no es económicamente rentable la explotación del transporte urbano de buses, y según opiniones recabadas, la mayor parte de los empresarios no están dispuestos a seguir invirtiendo en este negocio.

17) Hace más de una década que el precio del pasaje a diez centavos por persona se mantiene invariable, en cambio los costos de operación se han incrementado en altos porcentajes.

b) Soluciones teniendo en cuenta los medios de transporte actuales.

Entre las medidas que podrían tener pronta aplicación, por contar con los medios necesarios y que solucionarían en gran forma los actuales problemas que afronta la industria del transporte, y para mantener invariable el precio de la tarifa del transporte urbano a diez centavos por persona, como medidas de carácter social que conserven el orden y la tranquilidad públicos, pueden citarse las siguientes:

1) Implantar nuevos horarios de trabajo en el Sector Público, y de ser posible en el Sector de la Industria Manufacturera, para diluir las horas críticas de demanda máxima de pasajes, y hacer más funcional el servicio, en beneficio también de las empresas evitando de teriores prematuros de los buses al trabajarlos con la capacidad normal de pasajeros.

2) Autorizar franquicias para la importación de chasises, repuestos, accesorios y lubricantes. Exonerar a las empresas de los impuestos internos sobre el combustible (diesel) y las matrículas de circulación. Estas exoneraciones serían por un período de diez años, de los cuales los primeros cinco, se otorgarían en un cien por ciento; los tres subsiguientes, el cincuenta por ciento y los dos últimos años, el veinticinco por ciento, a condición de que las empresas adquieran nuevos autobuses, se reorganicen mejor y presten un servicio eficiente, acorde con las necesidades de la población usuaria.

3) Crear un recinto fiscal para controlar las importaciones con franquicia y evitar el comercio desleal de los productos importados, los cuales deben estar en relación con los requerimientos de las

unidades de trabajo. La forma de operar sería por medio de la constitución de una sociedad cuyos socios sean todas las empresas y que se dedique exclusivamente a esta clase de operaciones.

4) Mientras se pongan en práctica las recomendaciones señaladas en los tres numerales anteriores, crear una línea de crédito con el Banco Central de Reserva u otra institución financiera, para otorgarles préstamos a más largo plazo, con tipo de interés acorde a las necesidades; cuyos créditos se destinen para la compra de nuevos buses, los cuales pueden servir de garantía. Esta línea de crédito puede hacerse extensiva para obtener capital con fines de refinanciamiento de las deudas vencidas de las sociedades, cuya garantía podría ser bienes inmue--bles de estas firmas o bienes particulares de los accionistas.

5) Promulgar una Ley Reguladora del Comercio de Accesorios y Repuestos de Vehículos Automotores, a fin de bajar los excesivos precios de las partes de recambio, cuyo comercio actual tiene características de monopolio.

6) Crear, en breve plazo, una legislación adecuada, me---diante una ley de tipo general que regule todos los medios de transporte. La Ley sugerida debe contener disposiciones mediante las cuales se obligue a las empresas transportistas a constituir un fondo efectivo para restaurar oportunamente el equipo depreciado.

7) Crear un Instituto de Normas y Calidades para contro--llar la clase de productos que se fabrican en el país, en vista de que - los artículos que se manufacturan para la industria del transporte son de mala calidad y a precios iguales o mayores que los que se importaban antes de las protecciones arancelarias que se establecieron como conse-

cuencia de las políticas de fomento industrial. Esto en beneficio de los intereses económicos de la población en general.

8) Hacer una distribución más racional de las rutas que recorren los buses; evitando en la medida de lo posible las interferencias, ya que éstas ocasionan competencias y riesgos innecesarios para el peatón.

9) Establecer un control exacto de los ingresos de las empresas transportistas, por medio de emisiones de boletos en forma de especies valoradas, cuyo control podría depender de la Dirección General de Contribuciones Indirectas o de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

10) Establecer esquemas contables uniformes de los balan--ces y cuadros de resultados, para facilitar los análisis económicos y financieros de las empresas.

11) Tratar por medio del Ministerio del Interior de que se evite la multiplicidad de impuestos municipales que pagan las empresas por cada autobús; puesto que, cuando éstos pasan por dos o más compren--siones municipales, son gravados con más de un arbitrio.

12) Promover cursos de capacitación y relaciones humanas - para el personal de las empresas con el objeto de lograr una mejor armo--nía entre los sindicatos y empresarios, en beneficio de los intereses - de ambos.

13) Los despachadores deben ser remunerados por el Estado y no por las empresas. Debe crearse una partida en el presupuesto cu--yos fondos pueden obtenerse por medio de impuestos cobrados a las mis--mas empresas, ya sea por viaje de cada unidad o por los permisos de lí-

nea concedidos para su explotación, en vista de que empleados contratados por el Estado para controlar a las empresas son pagados por éstas, situación que se presta a muchas irregularidades.

14) Es lógico que con todos estos incentivos las empresas tendrán su recuperación económica; y cuando esto suceda, debe señalarse un porcentaje máximo de ganancia y un servicio eficiente por tratarse de una actividad de utilidad pública; en donde debe prevalecer la tarifa mínima y el servicio óptimo, y estando este negocio en manos de la empresa privada se ha demostrado que ésta trata de obtener la tarifa máxima a cambio de un servicio cualquiera.

15) Constituir una sociedad de economía mixta, con participación del Gobierno Central, la Municipalidad, la Empresa Privada y los Sindicatos, manejada en forma de institución autónoma bajo el régimen de empresa privada. Esta sería una de las soluciones más acertada para resolver el actual problema de transporte urbano, porque se aprovecharían las economías de escala, se podrían evitar las huelgas y suavizar los demás problemas laborales; habría mejor organización y administración, los subsidios del Estado se obtendrían con más facilidad; y en la distribución de las rutas no habría competencia. Con este planteamiento la sociedad sería rentable e incluso estaría en capacidad de rebajar el precio de la tarifa actual para la población escolar.

16) Crear un Instituto de Fomento de Transporte, que tenga entre sus atribuciones la de procurar financiamiento para la importación de chasis y vehículos automotores para carga y pasajeros, fomentar talleres de reparación, controlar el sistema de buses urbanos e interurbanos y los taxis, especializar personal en la materia, establecer un de-

partamento sobre estadísticas de transporte y otras medidas similares.

17) Diseñar calles periféricas de curso rápido para evitar el volumen de tráfico en el Distrito Comercial Central y proporcionar más fluidez en el recorrido de los vehículos que transitan de la Zona Occidental a la Oriental y viceversa.

18) Se ha analizado entre las posibles soluciones, la nacionalización del transporte urbano; pero en nuestro medio se considera que una medida de esta naturaleza nos conduciría a una verdadera anarquía en el campo de los transportes, sobre todo que no existe una ley de tipo general en esta materia. El Estado en numerosos casos ha sido un mal administrador y pudiendo llevar a cabo otras soluciones más convenientes, sólo se deja expuesto como un recurso más para el futuro.

c) Otras alternativas

Otras recomendaciones a más largo plazo, de carácter general para mejorar las condiciones actuales en el sector de los transportes, pueden ser las siguientes:

19) Otra recomendación que puede ser factible en la solución de este problema, sería la adquisición de 250 ó 300 chasises para buses, incluyendo los repuestos y accesorios más necesarios que puedan ocuparse en un período de dos o tres años. Importación que puede hacerse de cualquier país que cotice precios aceptables y buenas calidades y pagarlos con nuestros excedentes de café o de azúcar.

Esta operación podría gestionarse por medio del Banco Central de Reserva u otra Institución del Estado.

Las carrocerías serían montadas en el país, por las empre

sas armadoras aumentando de esta manera la ocupación.

Las entregas de los autobuses terminados, se harían a las empresas transportistas o a la sociedad única de empresa mixta antes su gerida, a precios que cubran los costos incluyendo toda clase de gastos y a plazos más largos que los acostumbrados y a un tipo de interés razonable; debiendo mediar un contrato cuyas cláusulas sean acordes a los intereses de las partes, y en beneficio del servicio que se prestará a la población usuaria.

20) Crear una terminal estrella en el predio donde antes estuvo la Penitenciería, para que todos los buses que atienden las diferentes rutas, converjan a este lugar, y luego por medio del sistema de "boletos transfer", pueda el usuario transbordar al bus que necesite para continuar a su destino por el mismo precio. Con esta medida se compensaría el pasaje de las empresas, en vista de que hay rutas mejores que otras, y se nivelaría proporcionalmente la rentabilidad de éstas. Esta sugerencia puede ser complementaria de la apuntada en el numeral 15 de este apartado, o sea que se puede llevar a cabo también operando bajo una sociedad de economía mixta.

21) Elaborar un estudio técnico-económico, a efecto de conocer la factibilidad de la implantación de un sistema de transporte urbano a base de "Trolley-Bus". Esta recomendación obedece a que en el país, hay un exceso de energía eléctrica del 15 al 20 por ciento, aproximadamente, sobre el consumo de energía que genera la Comisión Ejecutiva Hidroeléctrica del Río Lempa (CEL), y además, se ahorrarían divisas al evitar las importaciones del petróleo que se necesita para producir el combustible que consumen los buses; y por otra parte se evitarían los los

costos sociales en que se incurre debido al exceso de humo que expelen los autobuses en circulación.

22) No obstante, que se considera esencial, como se ha dejado ampliamente explicado en acápites anteriores, que no es conveniente el aumento del precio del pasaje en vigencia, presento a continuación una idea, como una inquietud para los interesados en la solución del actual problema del transporte; y es la de dividir el servicio, en dos categorías: en buses de primera clase que cobren quince centavos por pasaje, y de segunda clase con precio siempre de diez centavos. Las condiciones para esta innovación serían que los primeros llenen todas las necesidades de confort, que no se admitan pasajeros parados y que el total de estas unidades sea entre el 20 y 25 por ciento del total que tenga autorizados cada empresa; esto significa que por cada cuatro o cinco buses que circulen al precio de diez centavos por pasaje, debe circular uno de quince centavos. Esta idea se fundamenta en los diferentes niveles de ingreso de la población que trabaja en el Área Metropolitana, dado que existe una fuerte cantidad de trabajadores que están en capacidad de pagar los quince centavos a cambio de un buen servicio, ahorrándose la diferencia del precio del pasaje de los taxis.

Por otra parte, en la mayoría de los países en desarrollo y desarrollados, existen varias categorías en el servicio, para que el usuario haga uso de sus recursos conforme sus posibilidades. Medida - que podría incentivar a esta industria, la cual debe de ir acompañada - de disposiciones legales inflexibles, que no permitan modificar la proporción establecida en buses de primera y segunda categorías; en beneficio de la población que se sirve de este medio de transporte.

23) Construir más carreteras y caminos de alimentación para conectar zonas productivas; ampliar y revestir los ya existentes y habilitar en todo tiempo los que son transitables sólo en verano.

24) Crear un eficiente servicio ferroviario modernizando el equipo y las instalaciones para facilitar el transporte de cargas pesadas y voluminosas a menores costos; medida que tiende a proteger el estado de conservación de las carreteras.

25) Llevar a cabo el proyecto de construcción del aeropuerto moderno que se piensa construir, proporcionándole una administración apropiada y un servicio eficiente.

26) Adquirir barcos mercantes con cabotaje para Centro América y países fuera del Area, cuya capacidad esté acorde con los volúmenes de carga que se puedan exportar.

A N E X O S

I N D U S T R I A M A N U F A C T U R E R A
I N S U M O S

En colones a precios corrientes

	1 9 5 8	1 9 5 9	1 9 6 0	1 9 6 1	1 9 6 2
20 Alimentos	128.701.454	126.562.121	136.269.114	134.641.217	147.849.115
21 Bebidas	6.578.948	6.219.793	6.627.994	6.451.594	6.899.984
22 Tabaco	6.478.952	5.952.801	6.058.388	6.631.454	7.136.475
23 Textiles	13.880.287	14.170.180	18.939.195	23.661.141	23.969.759
24 Calzado y Vestuario	23.582.306	23.736.583	30.034.757	32.599.457	33.273.092
25 Madera	789.308	759.814	760.228	774.337	822.444
26 Muebles	1.579.761	1.658.376	1.972.418	2.091.338	2.370.730
27 Papel y Cartón	606.050	727.669	677.406	1.986.350	2.485.513
28 Imprentas	3.245.951	3.575.240	3.752.361	3.830.830	4.502.580
29 Cueros	3.067.993	3.043.737	3.463.460	3.879.528	3.882.115
30 Caucho	764.119	886.553	1.160.153	1.603.574	1.904.634
31 Productos Químicos	10.100.584	11.407.119	12.381.713	15.659.677	18.699.690
32 Productos de petróleo	-	-	-	-	-
33 Productos no Metálicos	6.449.846	7.125.436	6.184.440	6.137.008	6.857.813
34 Industrias Metálicas Básicas	248.059	560.889	675.068	701.957	430.283
35 Productos Metálicos	1.280.296	1.662.315	2.319.867	3.420.478	3.700.839
36 Maquinaria	256.551	364.229	508.741	466.425	505.114
37 Maquinaria Eléctrica	412.821	341.437	410.617	456.812	575.376
38 Material de Transporte	606.060	1.921.539	2.404.840	2.538.786	2.751.028
39 Diversos	1.383.457	1.662.574	2.326.789	2.660.631	3.023.085
T o t a l	210.012.803	212.338.405	236.927.549	250.192.594	271.639.669

=====

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

	1 9 6 3	1 9 6 4	1 9 6 5	1 9 6 6	1 9 6 7	1 9 6 8
20 Alimentos	158.408.617	176.338.545	197.158.638	195.540.899	208.477.502	211.334.997
21 Bebidas	7.866.355	8.763.778	9.028.200	9.913.938	9.713.596	9.741.394
22 Tabaco	6.621.883	7.051.006	7.213.947	6.865.434	6.344.859	6.942.936
23 Textiles	27.205.788	31.635.156	35.880.902	35.322.936	36.335.853	49.129.589
24 Calzado y Vestuario	32.932.011	38.801.191	43.017.662	53.851.103	53.966.325	53.202.102
25 Madera	835.465	861.777	963.191	901.745	834.714	904.271
26 Muebles	3.637.550	3.917.261	2.918.927	4.172.047	3.641.109	4.096.144
27 Papel y Cartón	4.674.226	6.185.716	7.072.640	7.791.637	9.882.221	9.534.950
28 Imprentas	4.465.284	5.854.707	6.114.037	7.552.567	7.490.723	7.988.702
29 Cueros	4.400.826	4.472.906	5.223.798	4.515.571	4.479.567	5.279.894
30 Caucho	2.026.246	2.366.476	3.295.637	3.255.785	4.210.446	3.567.249
31 Productos Químicos	21.402.843	28.891.925	35.938.241	36.746.940	37.071.799	37.990.134
32 Productos de petróleo	21.025.932	30.505.072	22.889.066	23.013.804	23.803.485	26.538.842
33 Productos no Metálicos	8.068.648	8.842.568	8.886.595	10.618.837	10.998.709	9.598.021
34 Industrias Metálicas Básicas	662.663	835.058	3.768.501	5.157.427	7.113.842	9.787.810
35 Productos Metálicos	4.147.579	4.607.308	6.155.800	7.478.663	8.843.993	10.815.719
36 Maquinaria	648.265	850.938	1.589.775	1.453.816	3.272.955	2.404.615
37 Maquinaria Eléctrica	694.148	762.463	4.800.575	7.879.805	10.357.372	11.289.571
38 Material de Transporte	2.860.046	3.127.153	4.375.165	4.532.959	6.080.971	8.317.120
39 Diversos	3.983.663	5.103.142	5.873.023	7.231.257	8.768.788	13.610.461

T o t a l

316.568.038 369.794.146 412.164.320 433.797.170 461.688.829 492.074.521

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

INSUMOS DEL SECTOR INDUSTRIA. MANUFACTURERA: TRANSPORTE
(en colones corrientes)

	1 9 5 8	1 9 5 9	1 9 6 0	1 9 6 1	1 9 6 2
20 Alimentos	1.355.184	1.206.583	1.488.925	1.457.823	1.306.553
21 Bebidas	218.374	194.428	239.925	234.913	210.537
22 Tabaco	114.314	101.769	125.596	122.573	110.212
23 Textiles	280.809	250.017	308.522	302.078	270.732
24 Calzado y Vestuario	384.567	342.398	422.519	413.694	370.767
25 Madera	12.065	10.742	13.256	12.979	11.632
26 Muebles	46.148	41.048	50.702	49.643	44.492
27 Papel y Cartón	43.735	38.939	48.051	47.048	42.166
28 Imprentas	49.767	44.310	54.679	53.537	47.982
29 Cueros	37.703	33.568	41.423	40.558	36.350
30 Caucho	24.130	21.484	26.511	25.957	23.264
31 Productos Químicos	180.369	160.591	198.170	194.031	173.897
32 Productos Petróleo	-	-	-	-	-
33 Productos no Metálicos	88.677	78.953	97.428	95.393	85.494
34 Industrias Metálicas Básicas	6.937	6.177	7.621	7.463	6.668
35 Productos Metálicos	41.322	36.791	45.400	44.452	39.839
36 Maquinaria	12.366	11.010	13.587	13.303	11.923
37 Maquinaria Eléctrica	11.462	10.205	12.593	12.330	11.050
38 Material de Transporte	45.545	40.551	50.040	48.994	43.910
39 Diversos	62.737	55.858	68.929	67.489	60.486
T o t a l	3.016.211	2.685.472	3.313.877	3.244.658	2.907.974

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

	1 9 6 3	1 9 6 4	1 9 6 5	1 9 6 6	1 9 6 7	1 9 6 8
20 Alimentos	1.199.066	1.497.011	2.113.314	1.826.905	1.984.048	2.406.917
21 Bebidas	193.307	241.391	320.277	314.129	313.858	361.557
22 Tabaco	101.136	126.267	159.622	136.641	137.014	153.191
23 Textiles	248.497	310.245	447.355	436.182	454.589	654.308
24 Calzado y Vestuario	340.388	424.969	631.256	633.606	706.312	793.219
25 Madera	10.646	13.291	16.530	14.102	13.276	16.877
26 Muebles	40.902	51.066	47.525	54.462	52.575	72.052
27 Papel y Cartón	38.661	48.268	71.804	59.324	78.066	99.964
28 Imprentas	43.984	54.917.	83.685	90.446	91.874	111.648
29 Cuero	33.338	41.623	55.274	43.278	46.202	61.666
30 Caucho	21.292	26.582	37.193	35.984	40.892	42.842
31 Productos químicos	159.688	199.368	356.954	378.802	395.110	464.766
32 Productos Petróleo	132.793	165.791	308.396	243.133	279.339	342.733
33 Productos no Metálicos	78.443	97.935	146.708	172.138	171.002	180.454
34 Industrias Metálicas Básicas	6.163	7.695	38.743	46.195	65.321	95.420
35 Productos Metálicos	36.420	45.470	83.169	79.262	91.342	147.998
36 Maquinaria	10.926	13.641	27.895	27.717	42.484	60.368
37 Maquinaria Eléctrica	10.086	12.592	64.055	110.383	143.387	159.033
38 Material de Transporte	40.342	50.367	61.474	61.756	90.281	99.315
39 Diversos	55.471	69.254	94.534	98.226	113.648	166.823
T o t a l	2.801.549	3.497.690	5.165.763	4.862.671	5.310.620	6.491.151

=====

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

COEFICIENTES DE INSUMOS EN TRANSPORTE RESPECTO A LOS INSUMOS TOTALES
EN EL SECTOR INDUSTRIAL MANUFACTURERO

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
20 Alimentos	1.05	0.95	1.09	1.08	0.80	0.76	0.85	1.07	0.93	0.95	1.14
21 Bebidas	3.32	3.13	3.62	3.64	3.05	2.46	2.75	3.55	3.17	3.23	3.71
22 Tabaco	1.76	1.92	2.07	1.85	1.54	1.53	1.79	2.21	1.99	2.16	2.21
23 Textiles	0.02	1.76	1.63	1.28	1.13	0.91	0.98	1.25	1.23	1.25	1.33
24 Calzado y Vestuario	1.63	1.44	1.41	1.27	1.11	1.03	1.09	1.47	1.18	1.31	1.49
25 Madera	1.53	1.41	1.74	1.68	1.41	1.27	1.54	1.72	1.56	1.59	1.87
26 Muebles	2.92	2.48	2.57	2.37	1.88	1.12	1.30	1.63	1.30	1.44	1.76
27 Papel y Cartón	7.22	5.35	7.09	2.37	1.70	0.83	0.78	1.01	0.76	0.79	1.05
28 Imprentas	1.53	1.24	1.46	1.40	1.06	0.98	0.94	1.37	1.20	1.23	1.40
29 Cueros	1.22	1.10	1.20	1.04	0.94	0.76	0.93	1.06	0.96	1.03	1.17
30 Caucho	3.16	2.42	2.28	1.62	1.22	1.05	1.11	1.13	1.10	0.97	1.20
31 Productos Químicos	1.79	1.41	1.60	1.24	0.93	0.75	0.69	0.99	1.03	1.07	1.22
32 Productos Petróleo	-	-	-	-	-	0.63	0.54	1.35	1.06	1.17	1.29
33 Productos no metálicos	1.37	1.11	1.57	1.55	1.25	0.97	1.11	1.65	1.62	1.55	1.88
34 Industrias metálicas básicas	2.80	1.10	1.13	1.06	1.55	0.93	0.92	1.03	0.90	0.92	0.97
35 Productos metálicos	3.23	2.21	1.96	1.30	1.08	0.88	0.99	1.35	1.06	1.03	1.37
36 Maquinaria	4.82	3.02	2.67	2.85	2.36	1.68	1.60	1.75	1.91	1.30	2.51
37 Maquinaria eléctrica	2.78	2.99	3.07	2.70	1.92	1.45	1.65	1.33	1.40	1.38	1.41
38 Material de Transporte	7.51	2.11	2.08	1.93	1.60	1.41	1.61	1.40	1.36	1.48	1.19
39 Diversos	4.53	3.36	2.96	2.54	2.00	1.39	1.36	1.61	1.36	1.30	1.23
T o t a l	1.44	1.26	1.40	1.30	1.07	0.88	0.95	1.25	1.12	1.15	1.32

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

I N D U S T R I A M A N U F A C T U R E R A
P R O D U C C I O N B R U T A
 (En Colones a Precios Corrientes)

	1 9 5 8	1 9 5 9	1 9 6 0	1 9 6 1	1 9 6 2
20 Alimentos	202.921.619	201.857.863	217.940.584	220.327.463	240.630.472
21 Bebidas	34.970.585	33.408.238	35.607.065	34.579.155	37.204.774
22 Tabaco	17.591.146	16.778.228	18.057.446	20.069.746	21.164.159
23 Textiles	23.746.457	24.493.966	33.585.549	40.581.470	44.764.887
24 Calzado y Vestuario	54.643.353	52.220.941	59.273.295	65.712.040	66.605.107
25 Madera	2.181.989	2.074.588	2.047.546	2.074.004	2.214.451
26 Muebles	3.143.110	3.406.924	4.135.220	4.411.305	5.076.591
27 Papel y Carbón	1.018.439	1.195.226	1.080.021	3.681.953	4.283.734
28 Imprentas	6.646.240	7.331.901	7.635.774	7.791.606	9.287.594
29 Cueros	5.249.593	4.795.222	6.069.429	6.566.271	6.458.016
30 Caucho	1.556.874	1.820.229	2.393.422	3.440.158	4.181.888
31 Productos Químicos	15.142.646	17.287.681	18.583.269	24.958.855	29.492.280
32 Productos de Petróleo	-	-	-	-	-
33 Productos no Metálicos	14.362.280	13.557.319	14.929.539	13.846.269	13.355.485
34 Industrias Metálicas Básicas	515.435	984.298	1.256.260	1.313.736	797.730
35 Productos Metálicos	2.649.769	3.298.489	4.353.061	6.130.728	6.808.514
36 Maquinaria	898.733	1.254.328	1.772.044	1.598.663	1.783.194
37 Maquinaria Eléctrica	1.352.756	1.144.507	1.317.314	1.494.492	1.848.268
38 Material de Transporte	6.089.707	5.980.852	6.998.947	7.291.663	8.045.325
39 Diversos	4.136.087	4.979.854	6.697.271	7.761.032	9.028.004
T o t a l	398.816.818	397.870.654	443.733.056	473.630.609	513.030.473

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

	1 9 6 3	1 9 6 4	1 9 6 5	1 9 6 6	1 9 6 7	1 9 6 8
20 Alimentos	250.069.921	273.902.600	312.650.185	312.024.965	330.606.322	348.647.170
21 Bebidas	40.302.567	43.927.896	47.397.107	53.677.035	52.317.605	52.365.750
22 Tabaco	21.084.745	22.804.496	23.662.434	23.348.231	22.766.298	22.157.700
23 Textiles	51.825.834	60.645.410	66.169.360	74.521.880	75.708.105	94.785.528
24 Calzado y Vestuario	71.010.472	84.098.619	93.400.362	108.216.803	117.650.122	114.957.570
25 Madera	2.231.392	2.275.162	2.422.352	2.392.460	2.237.802	2.380.441
26 Muebles	8.544.471	9.331.308	7.012.021	9.337.085	8.842.640	10.355.850
27 Papel y Carbón	8.080.931	10.682.076	10.648.730	10.128.915	12.997.702	14.521.507
28 Imprentas	9.155.137	12.053.614	12.377.745	15.427.380	15.333.881	16.191.736
29 Cueros	6.936.829	7.001.294	8.157.286	7.376.415	7.697.288	8.932.403
30 Caucho	4.418.263	5.215.547	5.532.506	6.146.052	6.757.947	6.211.600
31 Productos químicos	33.293.851	44.186.649	52.804.581	64.681.035	65.831.043	67.342.491
32 Productos de Petróleo	27.723.804	41.997.955	45.611.175	41.518.232	46.476.884	49.612.460
33 Productos no Metálicos	16.361.059	18.921.034	21.661.610	29.454.327	28.505.720	26.071.483
34 Industrias Metálicas Básicas	1.274.000	1.429.658	5.737.519	7.885.370	10.902.514	13.804.512
35 Productos Metálicos	7.568.681	8.350.510	12.310.010	13.414.358	14.360.859	21.357.436
36 Maquinaria	2.300.976	3.055.697	4.169.758	4.743.833	7.077.209	8.730.756
37 Maquinaria Eléctrica	2.079.715	2.160.922	9.453.250	18.862.736	23.883.189	23.055.548
38 Material de Transporte	8.389.240	9.170.643	9.133.100	10.516.622	15.042.734	14.374.842
39 Diversos	11.660.835	14.694.116	14.014.922	16.770.686	19.009.347	24.231.428
T o t a l	584.312.723	675.905.206	764.323.013	830.444.420	884.005.211	940.088.211

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

INDUSTRIA MANUFACTURERA

VALOR AGREGADO
(En colones a precios corrientes)

	1958	1959	1960	1961	1962
20 Alimentos	74.220.165	75.295.742	81.671.470	85.686.246	92.781.357
21 Bebidas	28.391.637	27.188.445	28.979.071	28.127.561	30.304.790
22 Tabaco	11.112.194	10.225.427	11.999.058	13.438.292	14.027.684
23 Textiles	9.866.170	10.323.786	14.646.354	16.920.329	20.795.128
24 Calzado y Vestuario	31.061.047	28.484.358	29.238.538	33.112.583	33.332.015
25 Madera	1.392.681	1.314.774	1.287.318	1.299.667	1.392.007
26 Muebles	1.563.349	1.748.548	2.162.802	2.319.967	2.705.861
27 Papel y Cartón	412.389	467.557	402.615	1.695.603	1.798.221
28 Imprentas	3.400.289	3.756.661	3.883.413	3.960.776	4.785.014
29 Cueros	2.181.600	1.751.485	2.605.969	2.686.743	2.575.901
30 Caucho	792.755	933.676	1.233.269	1.836.584	2.277.254
31 Productos Químicos	5.042.062	5.880.562	6.201.556	9.299.178	10.792.590
32 Productos Petróleo	-	-	-	-	-
33 Productos no metálicos	7.912.434	6.431.883	8.745.099	7.709.261	6.497.672
34 Industrias metálicas Básicas	267.376	423.409	581.192	611.779	367.447
35 Productos metálicos	1.369.473	1.636.174	2.033.194	2.710.250	3.107.675
36 Maquinaria	642.182	890.099	1.263.303	1.132.238	1.278.080
37 Maquinaria eléctrica	939.935	803.070	906.697	1.037.680	1.272.892
38 Material de Transporte	5.483.647	4.059.313	4.594.107	4.752.877	5.294.297
39 Diversos	2.752.630	3.317.280	4.370.482	5.100.401	6.004.919
T o t a l	188.804.015	185.532.249	206.805.507	223.438.015	241.390.804

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

	1 9 6 3	1 9 6 4	1 9 6 5	1 9 6 6	1 9 6 7	1 9 6 8
20 Alimentos	91.661.304	97.564.055	115.491.547	116.484.066	122.128.820	137.312.173
21 Bebidas	32.436.212	35.164.118	38.365.907	43.763.097	42.604.009	42.624.356
22 Tabaco	14.462.862	15.753.490	16.448.487	16.482.797	16.421.439	15.214.764
23 Textiles	24.620.046	29.010.254	30.288.450	39.198.944	39.372.252	45.655.929
24 Calzado y Vestuario	38.078.461	45.297.428	50.382.700	54.365.700	63.683.797	61.755.468
25 Madera	1.395.927	1.413.385	1.459.161	1.490.715	1.403.088	1.476.170
26 Muebles	4.906.921	5.414.047	4.093.094	5.165.038	5.201.531	6.259.706
27 Papel y Cartón	3.406.705	4.496.360	3.576.090	2.337.278	3.115.481	4.986.557
28 Imprentas	4.689.853	6.198.907	6.263.708	7.874.813	7.843.158	8.203.034
29 Cueros	2.536.003	2.528.388	2.933.488	2.860.844	3.217.721	3.652.509
30 Caucho	2.392.017	2.829.071	2.236.869	2.890.267	2.547.501	2.644.351
31 Productos Químicos	11.891.008	15.294.724	16.866.340	27.934.095	28.759.244	29.352.357
32 Productos Petróleo	6.697.872	11.492.883	22.722.109	18.504.428	22.673.399	23.073.618
33 Productos no metálicos	8.292.411	10.078.466	12.775.015	18.835.490	17.507.011	16.473.462
34 Industrias metálicas básicas	611.337	594.600	1.969.018	2.727.943	3.788.672	4.016.702
35 Productos metálicos	3.421.102	3.743.202	6.154.210	5.935.695	5.516.866	10.541.717
36 Maquinaria	1.652.711	2.204.759	2.579.983	3.290.017	3.804.254	6.326.141
37 Maquinaria eléctrica	1.385.567	1.398.459	4.652.675	10.982.931	13.525.817	11.765.977
38 Material de Transporte	5.529.194	6.043.490	4.757.935	5.983.663	8.961.763	6.057.722
39 Diversos	7.677.172	9.590.974	8.141.899	9.539.429	10.240.559	10.620.967
T o t a l	267.744.685	306.111.060	352.158.693	396.647.250	422.316.382	448.013.690

=====

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

=====

PASAJEROS-KILOMETRO MOVIDOS POR VIA TERRESTRE

1953 - 1962 (En miles)

AÑO	FERROCARRIL		CARRETERA		TOTAL Cantidad
	Cantidad	%	Cantidad	%	
1953	107	9.8	986	90.2	1.093
1954	102	9.0	1.029	91.0	1.131
1955	105	9.1	1.055	90.9	1.161
1956	100	8.0	1.146	92.0	1.247
1957	97	7.3	1.235	92.7	1.332
1958	92	7.0	1.216	93.0	1.308
1959	77	5.9	1.231	94.1	1.308
1960	70	4.9	1.362	95.1	1.432
1961	65	4.7	1.326	95.3	1.392
1962	70	4.7	1.420	95.3	1.490

FUENTE: Plan de la Nación 1965 - 1969

Consejo Nacional de Planificación y Coordinación
Económica.

RESUMEN DE LAS IMPORTACIONES RELATIVAS A VEHICULOS AUTOMOTORES

<u>1 9 6 9</u> Sub-partida NAUCA	<u>Valor CIF</u> <u>Colones</u>	<u>Impuestos de Aduana</u> <u>Colones</u>
732 - 01 - 01	957.659	82.294
732 - 01 - 02	10.882.384	4.422.678
732 - 03 - 01	1.178.662	112.401
732 - 03 - 02	10.463.640	1.107.570
732 - 06 - 00	4.204.679	398.652
733 - 09 - 02	171.378	16.801
T o t a l e s	27.858.402	6.140.396

=====

* Ver Sub-anexos números 1 al 6

FUENTE: Anuarios de la Dirección General de Estadística y Censos.

ANALISIS DE IMPORTACIONES Por Sub-Partida de NAUCA

Código 732-01-01

Concepto: Vehículos automotores rústicos jeeps, land rovers, etc.

Año	Cantidad Kilogramos	Valor CIF Colones	Valor Unitario CIF Colones	Derechos Aduana
1950	5.859	28.175	4.80884	
1951	885	2.300	2.59887	63.72
1952	3.884	13.549	3.48841	71.64
1953	6.748	25.783	3.82084	79.20
1954	-	-	-	-
1955	-	-	-	-
1956	-	-	-	-
1957	-	-	-	-
1958	1.114	4.056	3.64093	201.00
1959	164.318	576.032	3.50559	16.584.00
1960	230.460	906.823	3.93484	15.049.00
1961	183.859	639.000	3.47549	32.479.00
1962	203.368	798.349	3.92564	70.648.00
1963	357.050	1.273.044	3.56536	127.664.00
1964	331.569	1.247.614	3.76275	106.870.00
1965	319.963	1.231.282	3.84820	122.852.00
1966	475.541	2.013.640	4.23441	136.982.00
1967	338.604	1.298.568	3.83506	114.419.00
1968	134.867	563.228	4.17617	34.919.00
1969	237.353	957.659	4.03474	82.294.00

ANALISIS DE IMPORTACIONES Por Sub-Partida de NAUCA

Código 732-01-02

Concepto: Automóviles para pasajeros, N. E. P. incluso Station Wagons, automóviles de carreras y automóviles de tres ruedas.

Año	Cantidad Kilogramos	Valor CIF Colones	Valor Unitario CIF Colones	Derechos Aduana
1950	1.794.595	5.150.948	2.87026	332.564.30
1951	1.831.473	5.561.220	3.03647	341.124.49
1952	1.262.552	4.091.122	3.24036	229.523.08
1953	1.370.663	4.539.238	3.31171	259.490.82
1954	1.600.089	5.441.929	3.40102	-
1955	1.981.187	6.897.231	3.48136	-
1956	1.927.208	6.919.564	3.59046	998.987.00
1957	2.073.099	7.836.085	3.77989	1.020.786.00
1958	1.679.678	6.568.534	3.91059	1.003.143.00
1959	1.689.333	6.570.199	3.88923	1.464.283.00
1960	2.474.003	10.188.138	4.11808	1.045.183.00
1961	2.816.785	7.837.055	4.31369	2.035.249.00
1962	1.703.015	7.489.644	4.39787	1.966.278.00
1963	2.618.114	11.389.619	4.35031	3.668.150.00
1964	2.824.868	11.837.546	4.19047	4.676.383.00
1965	3.012.683	12.273.077	4.07380	4.959.581.00
1966	3.556.579	14.719.150	4.13856	6.067.007.00
1967	3.295.423	13.597.956	4.12631	5.736.229.00
1968	2.375.101	9.668.932	4.07095	4.320.108.00
1969	2.634.287	10.882.384	4.13105	4.422.678.00

ANALISIS DE IMPORTACIONES Por Sub-Partida de NAUCA

Código 732-03-01

Concepto: Autobuses u omnibuses y otros vehículos automotores
para el transporte de pasajeros.

Año	Cantidad Kilogramos	Valor CIF Colones	Valor Unitario CIF Colones	Derechos Aduana
1950	550.297	1.546.278	2.80990	38.431.40
1951	475.134	1.427.211	3.00381	33.052.51
1952	597.567	1.832.660	3.06687	41.728.79
1953	607.248	2.009.704	3.30953	43.225.36
1954	962.465	3.246.373	3.37298	-
1955	1.441.099	5.155.538	3.57750	-
1956	1.507.167	5.281.494	3.50425	228.578.00
1957	2.361.321	8.453.190	3.57986	342.315.00
1958	1.557.814	5.739.351	3.68423	181.523.00
1959	947.599	3.328.932	3.51302	73.143.00
1960	1.137.443	4.286.257	3.76833	20.260.00
1961	615.767	2.671.358	4.33826	-
1962	722.474	2.448.175	3.38860	97.161.00
1963	1.072.761	3.939.292	3.67210	273.711.00
1964	1.343.540	5.062.001	3.76765	294.572.00
1965	965.415	3.589.658	3.71825	355.818.00
1966	1.203.419	4.424.776	3.67683	273.591.00
1967	771.208	2.807.502	3.64039	278.785.00
1968	242.770	777.164	3.20123	75.417.00
1969	333.103	1.178.662	3.53843	112.401.00

ANALISIS DE IMPORTACIONES Por Sub-Partida de NAUCA

Código 732-03-02

Concepto: Camiones y camionetas, pick ups y panels camiones
cisternas, camiones refrigeradores y otros vehícu
los automotores para el transporte de carga.

Año	Cantidad Kilogramos	Valor CIF Colones	Valor Unitario CIF Colones	Derechos Aduana
1950	1.847.882	3.975.359	2.15131	130.588.83
1951	2.563.220	6.214.320	2.42442	178.756.52
1952	1.760.724	4.446.254	2.52524	110.884.71
1953	1.673.638	4.227.047	2.52566	110.675.77
1954	2.150.410	5.780.512	2.68810	-
1955	2.338.671	6.616.326	2.82910	-
1956	2.195.345	6.808.543	3.10135	373.653.00
1957	2.098.816	6.577.675	3.13399	341.966.00
1958	1.884.005	6.095.219	3.23525	292.385.00
1959	1.389.971	4.333.504	3.11769	242.603.00
1960	2.005.138	6.597.246	3.29017	135.934.00
1961	1.526.611	5.078.809	3.32685	262.759.00
1962	1.157.362	3.965.765	3.42656	425.905.00
1963	2.291.993	7.640.353	3.33349	812.076.00
1964	4.064.716	13.080.816	3.21813	1.378.478.00
1965	4.493.688	14.564.934	3.24119	1.532.252.00
1966	4.665.026	14.813.394	3.17541	1.514.064.00
1967	2.883.266	9.201.706	3.19141	897.633.00
1968	2.856.892	8.354.681	2.92429	698.891.00
1969	3.491.330	10.463.640	2.99703	1.107.570.00
=====				

ANALISIS DE IMPORTACIONES Por Sub-Partida de NAUCA

Código 732-06-00

Concepto: Carrocerías, chasis, bastidores y otras piezas de repuestos y accesorios N. E. P. para vehículos automotores de carretera.

Año	Cantidad Kilogramos	Valor CIF Colones	Valor Unitario CIF Colones	Derechos Aduana
1950	172.732	692.060	4.00655	19.415.09
1951	260.923	1.143.638	4.38305	28.675.21
1952	319.430	1.206.350	3.77657	33.391.27
1953	367.850	1.378.139	3.74647	41.023.20
1954	297.093	1.381.192	4.64902	-
1955	460.386	1.577.343	3.42613	-
1956	416.931	1.817.563	4.35939	112.470.00
1957	419.005	2.036.612	4.36059	112.153.00
1958	374.493	1.997.064	5.33271	116.867.00
1959	450.295	2.359.576	5.24007	148.316.00
1960	591.379	3.061.126	5.17625	77.601.00
1961	524.407	3.023.808	5.76615	174.934.00
1962	508.296	3.300.501	6.49327	376.948.00
1963	586.469	3.443.597	5.87174	368.360.00
1964	833.810	4.259.553	5.10854	422.982.00
1965	1.417.185	4.775.603	3.36978	474.237.00
1966	757.318	4.766.994	6.29457	470.485.00
1967	685.535	4.232.970	6.18928	382.252.00
1968	592.726	4.001.725	6.75139	354.544.00
1969	577.272	4.204.679	7.28370	398.652.00

ANALISIS DE IMPORTACIONES Por Sub-Partida de NAUCA

Código 733-09-02

Concepto: Remolque trailers de toda clase.

Año	Cantidad Kilogramos	Valor CIF Colones	Valor Unitario CIF Colones	Derechos Aduana
1950	8.294	13.928	1.67929	582.20
1951	26.833	53.822	2.00581	1.931.97
1952	35.914	86.237	2.40121	1.313.29
1953	56.794	115.446	2.03271	1.850.08
1954	8.937	20.244	2.26518	-
1955	33.959	81.368	2.39606	-
1956	54.096	94.072	1.73898	9.694.00
1957	12.660	30.384	2.40000	1.987.00
1958	56.383	128.999	2.28790	10.094.00
1959	31.728	80.329	2.53180	5.111.00
1960	79.593	133.513	1.67745	5.787.00
1961	82.823	186.078	2.24669	15.530.00
1962	60.852	134.029	2.20254	18.460.00
1963	149.538	334.365	2.23598	46.579.00
1964	176.693	336.074	1.90202	48.902.00
1965	113.859	243.848	2.14168	25.093.00
1966	209.967	449.221	2.13948	44.872.00
1967	97.541	290.052	2.97364	23.577.00
1968	42.573	123.204	2.89394	11.622.00
1969	67.591	171.378	2.53551	16.801.00

VOLUMEN DE CARGA Y DESCARGA MARITIMA SEGUN PUERTOS

En miles de Ton. Métricas

A ñ o s	Nº de Naves	T o t a l		A c a j u t l a		L a L i b e r t a d		L a U n i ó n	
		Seca	Petróleo y deriv.	Seca	Petróleo y deriv.	Seca	Petróleo y deriv.	Seca	Petróleo y deriv.
1961	745	318.2	176.5	58.3	30.0	90.7	62.4	169.2	84.1
1962	792	400.1	254.6	145.2	34.4	79.5	64.2	175.4	156.0
1963	795	525.8	594.1	195.8	426.5	98.3	16.6	231.7	151.0
1964	880	578.1	974.4	271.8	764.1	94.1	2.5	212.2	207.8
1965	868	636.6	752.8	337.0	637.9	94.7	1.2	205.0	113.7
1966	804	614.0	931.7	369.3	733.6	69.2	3.4	175.5	194.7
1967	812	538.8	829.5	307.7	676.5	60.0	2.1	171.2	150.9
1968	829	717.9	863.4	469.8	716.9	64.8	1.5	183.4	144.9
1969 (1)	974	853.2	738.9	605.4	585.1	67.4	3.7	180.4	147.9

FUENTE: Dirección General de Estadística y Censos

(1): Cifras preliminares

NOTA : Comprende el movimiento registrado en los puertos, el cual difiere del servicio aduanal.

DISTRIBUCION Y PROYECCION DE LA POBLACION URBANA DE LA
REGION METROPOLITANA DE SAN SALVADOR
(en miles de habitantes)

A r e a	Distribución Calculada de 1966		Distribución del Aumento Proyectado		Distribución de Población total de 1980	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
RMSS Total	508	100	465	100	973	100
Area Metro politana Total	457	90	418	90	875	90
Resto de la RMSS	51	10	47	10	98	10
Norte	22	4	20	4	42	4
Oriente	8	2	9	2	17	2
Sur	7	1	9	2	16	2
Occidente	14	3	9	2	23	2
Area Metro politana Total	457	90	418	90	875	90
Conglomera do Urbano	394	77	199	43	593	61
Zona al Oriente del C.U.	28	6	113	24	141	15
Zona al Oc- cidente del C.U.	35	7	101	23	136	14
Area de Crecimiento Periférico Restringido			5	-	5	-

=====

FUENTE: Dirección General de Urbanismo y Arquitectura

Plan de Desarrollo Metropolitano de San Salvador.

CONTROL DE PASAJEROS QUE SE DESPLAZAN EN TODAS LAS RUTAS - 1968

H O R A S	1	2	3	4	5	7	8	10	11	12	13	14
4.01 - 4.30							59					
4.31 - 5.00			122	174			173					161
5.01 - 5.30			297	305			280	152				79
5.31 - 5.59			671	932			441	52		146		237
6.00 - 6.30	1.424	1.707	1.069	1.781	1.380	752	1.233	672	2.260	378	936	441
6.31 - 7.00	1.444	2.040	1.131	1.891	1.927	459	1.663	908	1.881	398	704	424
7.01 - 7.30	1.153	2.337	658	2.301	1.719	1.179	1.605	834	1.473	255	778	96
7.31 - 8.00	972	1.672	702	1.787	1.329	807	1.466	605	1.283	277	475	221
8.01 - 8.30	504	1.193	667	1.129	870	545	1.045	488	1.310	268	360	160
8.31 - 9.00	911	1.065	535	1.761	914	645	1.061	474	1.128	265	466	304
9.01 - 9.30	667	1.010	536	1.367	801	496	1.127	477	1.440	129	600	114
9.31 - 10.00	663	1.003	511	1.394	620	666	940	521	1.264	210	439	132
10.01 - 10.30	791	1.081	598	1.325	767	651	1.078	553	1.405	199	461	159
10.31 - 11.00	816	1.204	735	1.341	791	653	1.050	496	1.671	268	661	252
11.01 - 11.30	1.191	1.848	1.586	1.586	1.511	734	1.667	633	1.743	235	691	152
11.31 - 12.00	1.486	1.739	1.681	1.681	1.553	777	1.264	717	1.254	284	632	266
12.01 - 12.30	726	802	1.174	1.174	1.031	363	842	582	560	224	357	194
12.31 - 13.00	987	1.158	1.102	1.102	1.251	372	1.131	416	1.204	198	393	196
13.01 - 13.30	1.146	1.467	853	853	749	647	1.408	538	1.074	86	555	105

H O R A S	15	16	23	24	27	29	30	31	33	TOTALES	COEFIC. UTILIZ.	COEFIC. UT. HORAS CRIT.
4.01 - 4.30						160				219	0.05	
4.31 - 5.00	79		85	69		551				1.414	0.30	
5.01 - 5.30	53		138	113	265	1.123		128		2.933	0.62	
5.31 - 5.59	137		120	192	219	1.546		614		5.307	1.12	
6.00 - 6.30		155	549	522	155	2.004	1.318	1.032	937	20.705)	4.37	8.90
6.31 - 7.00	66	195	759	854	188	1.958	937	646	1.018	21.491)	4.53	
7.01 - 7.30	58	225	647	1.121	218	1.865	655	648	1.079	20.904)	4.41	8.02
7.31 - 8.00	198	265	472	704	178	1.217	625	441	1.424	17.120)	3.61	
8.01 - 8.30	105	253	487	597	328	1.130	587	351	623	13.000	2.74	
8.31 - 9.00	13	105	376	599	407	1.230	577	342	723	13.901	2.94	
9.01 - 9.30		89	336	347	283	1.346	625	464	646	12.900	2.72	
9.31 - 10.00	112	179	456	384	183	1.064	665	357	548	12.311	2.60	
10.01 - 10.30	22	126	483	291	201	1.198	456	375	816	13.036	2.75	
10.31 - 11.00	99	224	252	488	193	1.484	765	641	1.188	15.272	3.22	
11.01 - 11.30	77	206	723	416	52	1.313	1.137	498	1.222	19.221	4.06	
11.31 - 12.00	135	180	447	741	238	903	456	487	1.237	18.158)	3.83	
12.01 - 12.30	55	196	269	429	52	862	683	209	994	11.778)	2.49	9.16
12.31 - 13.00	134	104	292	238		1.352	683		1.187	13.500)	2.74	
13.01 - 13.30		99	54	453		1.604	812		1.237	13.740	2.90	

H O R A S	1	2	3	4	5	7	8	10	11	12	13	14
13.31 - 14.00	983	1.787	615	1.715	1.229	688	1.108	693	1.665	156	542	203
14.01 - 14.30	1.082	1.375	668	1.232	1.095	505	844	563	1.512	266	571	274
14.31 - 15.00	757	1.017	575	1.423	903	798	995	534	1.186	299	488	
15.01 - 15.30	727	1.249	803	1.335	927	601	1.078	587	1.346	165	664	250
15.31 - 16.00	953	890	683	1.561	869	733	958	468	1.445	276	740	238
16.01 - 16.30	1.068	1.273	1.035	1.677	1.090	738	960	674	1.830	265	520	477
16.31 - 17.00	1.308	1.458	895	1.430	1.209	753	1.405	853	1.680	159	702	
17.01 - 17.30	1.217	1.846	1.389	2.091	1.324	1.085	1.443	777	2.066	220	499	341
17.31 - 18.00	1.452	2.057	951	1.907	1.352	959	1.616	843	843	209	922	330
18.01 - 18.30	673	1.909	649	1.667	1.199	860	1.326	679	1.496	477	633	188
18.31 - 19.00	933	1.233	663	1.615	1.231	438	1.383	710	1.100	237	576	
19.01 - 19.30	524	1.134	405	1.214	718	318	831	556	850	201	735	
19.31 - 20.00	727	685	362	1.151	641	257	1.157	433	781	235	335	
20.01 - 20.30	386	646	447	939	640	127	691	420	858	208	511	
20.31 - 21.00	537	904	377	767	689	99	581	518	351	100	76	215
21.01 - 21.30	365	819	327	371	542	67	387	280	348	98	401	
21.31 - 22.00	221	405	262	288	542		278	159	228	82	186	
22.01 - 22.30		147	25	89	77		65	28	454			
22.31 - 23.00				48	129							
TOTALES	28.794	42.160	25.759	46.404	33619	18.772	36.639	18.893	40.989	7.473	17.609	6.209

FUENTE: Dirección General de Transporte y Comunicaciones.

H O R A S	15	16	23	24	27	29	30	31	33	TOTALES	COEFIC. COEFIC. UT. UTILIZA HORAS CRIT.
13.31 - 14.00	89	215	371	521	265	1.484	771	417	793	16.310)	3.44)
14.01 - 14.30	114	169	463	431	219	1.550	469	209	971	14.582)	3.08)
14.31 - 15.00	44	145	376	386	155	1.096	719	507	709	13.112)	2.77)
15.01 - 15.30	59	96	252	357	188	1.527	721	490	930	14.352	3.04
15.31 - 16.00	138	75	173	428	218	1.568	1.019	582	663	14.683	3.10
16.01 - 16.30	96	168	321	484	178	1.887	1.040	582	1.638	18.001	3.80
16.31 - 17.00	38	192	562	297	322	2.028	1.016	548	1.366	18.227	3.84
17.01 - 17.30	46	179	490	712	407	1.502	1.093	864	1.410	21.001)	4.43
17.31 - 18.00	145	107	518	811	283	1.347	1.028	526	1.358	19.566)	4.13
18.01 - 18.30	69	271	695	527	163	1.232	1.002	310	1.074	17.119)	3.62
18.31 - 19.00	113	167	180	454	201	866	444	306	945	13.795	2.92
19.01 - 19.30		164	421	419	193	628	444	506	615	10.876	2.46
19.31 - 20.00	35	184	428	265	52	476	700	333	875	10.112	2.13
20.01 - 20.30		86	360	213	238	898	200	213	734	8.815	1.86
20.31 - 21.00	26	44	107		52	837	258	192	451	7.181	1.52
21.01 - 21.30	44	27		227		337		91	501	5.232	1.10
21.31 - 22.00		34		163		67			299	3.214	0.68
22.01 - 22.30										0.85	0.04
22.31 - 23.00									177	0.04	
TOTALES	2.399	4.924	12.667	15.253	6.320	43.240	21.905	13.911	30.211	474.150	100.00

FUENTE: Dirección General de Transporte y Comunicaciones.

SALARIO DIARIO PROMEDIO DE UN MOTOKLISTA COLECTOR (RUTA URBANA)
(C o l o n e s)

Salario Básico: 12.00 diarios

Primer a T a n d a	Segun da T a n d a
Sueldo	Sueldo
12.00	12.00
Cuota I.S.S.S. (8.25%)	Recargo por nocturnidad
0.99	1.13
Parte proporcional vacaciones	Cuota I.S.S.S. (8.25%)
0.49	1.08
Parte proporcional aguinaldo 7.5 días	Parte proporcional vacaciones
0.25	0.49
Parte proporc. séptimo día	Parte proporcional aguinaldo 7.5 días
2.00	0.25
Parte proporcional 44 horas	Parte proporcional séptimo día
1.09	2.00
	Parte proporcional 44 horas
	1.09
Total sueldo diario	Total sueldo diario
16.82	16.04
Salario promedio por día	
17.43	

FUENTE: Cálculos efectuados en la empresa D.

RESULTADOS DE LA EMPRESA A. POR EL PERIODO DEL 1º AL 31 DE DICIEMBRE
DE LOS AÑOS SIGUIENTES
 (C o l o n e s)

CONCEPTO	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%
Ventas de pasajes	2.158.710	100	2.565.892	100	2.535.353	100	2.460.970	100
Costos Directos	1.877.588	87	2.269.730	88	2.284.381	90	2.336.742	95
Costos Indirectos	202.322	9	202.399	8	175.523	7	176.852	7
Utilidad o Pérdida Neta †	78.800	4	93.763	4	75.449	3	(52.624)	-2

FUENTE: Preparado con base en los cuadros números 20 y 25 de este mismo estudio.

† Las utilidades netas incluyen la reserva legal y el impuesto sobre la renta.

Reserva legal 5% sobre las utilidades como mínimo hasta cubrir el 10% sobre el capital social.

RESULTADOS DE LA EMPRESA B, POR EL PERIODO DEL 1º AL 31 DE DICIEMBRE
DE LOS AÑOS SIGUIENTES
 (C o l o n e s)

C O N C E P T O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Ventas de pasejes	2.341.989	100	2.857.334	100	3.095.218	100	3.304.183	100
Costos Directos	1.931.717	82	2.371.142	83	2.578.121	83	2.878.545	87
Costos Indirectos	246.908	11	272.771	10	295.616	10	314.110	10
Utilidad o Pérdida Neta †	163.364	7	213.421	7	221.481	7	111.528	3

=====

FUENTE: Preparado con base en los cuadros Nos. 21 y 25 de este mismo estudio.

† Las utilidades netas incluyen la reserva legal y el impuesto sobre la renta.

Reserva legal 5% sobre las utilidades, hasta cubrir el 10% sobre el capital social.

RESULTADOS DE LA EMPRESA C, POR EL PERIODO DEL 1º AL 31 DE DICIEMBRE
DE LOS AÑOS SIGUIENTES
 (C o l o n e s)

CONCEPTO	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%
Ventas de pasajes	1.170.865	100	1.461.535	100	1.407.776	100	1.238.851	100
Costos Directos	1.088.628	93	1.295.276	89	1.293.092	92	1.187.653	96
Costos Indirectos	155.463	12	159.102	10.5	182.247	13	130.263	10
Utilidad o Pérdida Neta †	(53.226)	-5	7.157	0.5	(67.563)	-5	(79.065)	-6

FUENTE: Preparado con base en los cuadros Nos. 22 y 25 de este mismo estudio.

† Las utilidades netas incluyen la reserva legal y el impuesto sobre la renta.

Reserva legal 5% sobre las utilidades, hasta cubrir el 10% sobre el capital social.

RESULTADOS DE LA EMPRESA D, POR EL PERIODO DEL 1º AL 31 DE DICIEMBRE
DE LOS AÑOS SIGUIENTES
 (C o l o n e s)

C O N C E P T O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Ventas de pasajes	1.445.077	100	1.465.832	100	1.475.425	100	1.397.682	100
Costos Directos	1.177.401	81	1.268.450	87	1.287.987	87	1.211.713	87
Costos Indirectos	143.052	10	133.330	9	141.143	10	163.354	11.5
Utilidad o Pérdida Neta †	124.624	9	64.052	4	46.295	3	22.615	1.5

=====

FUENTE: Preparado con base en los cuadros Nos. 23, y 25 de este mismo estudio.

† Las utilidades netas incluyen la reserva legal y el impuesto sobre la renta.

Reserva legal 5% sobre las utilidades como mínimo, hasta cubrir el 10% sobre el capital social.

BALANCE DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE LA EMPRESA A,
FOR LOS ANOS SIGUIENTES
(C o l o n e s)

A C T I V O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Disponible	40.335	2	34.489	2	32.886	2	20.354	1
Deudores	360.669	15	363.738	18	365.237	22	364.536	23
Existencias	231.144	10	161.940	8	160.170	9	147.379	9
Muebles é Inmuebles	1.262.198	54	1.058.502	51	931.649	55	792.186	50
Diferidos	85.893	4	71.623	4	29.188	2	23.942	2
Otras Cuentas de Activo	348.300	15	348.300	17	171.280	10	230.159	15
Total Activo	2.328.539	100	2.038.592	100	1.690.410	100	1.578.556	100
<hr/>								
P A S I V O								
Oblig. Bancarias	241.460	10	161.984	8	--	--	12.869	1
Oblig. no Bancarias	507.709	22	306.475	15	150.794	9	107.013	7
Acreeed. Varios	96.820	4	77.561	4	55.828	3	343.207	22
Capital Social	1.000.000	43	1.000.000	49	1.000.000	59	1.000.000	63
Reservas	481.970	21	491.070	24	483.780	29	115.467	7
Utilidades	580	--	1.502	--	--	--	--	--
Total Pasivo y Cap.	2.328.539	100	2.038.592	100	1.690.410	100	1.578.556	100

FUENTE: Estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

BALANCE DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE LA EMPRESA B,
 POR LOS AÑOS SIGUIENTES
 (C o l o n e s)

A C T I V O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Disponible	176.304	3	38.839	1	90.184	1	30.429	1
Deudores	1.084.983	18	1.115.070	16	1.019.413	13	965.409	13
Existencias	548.651	9	528.323	8	567.072	7	605.290	7
Muebles e Inmuebles	3.553.561	61	4.508.867	65	5.428.414	72	5.545.293	73
Diferidos	10.920	1	55.274	1	48.452	1	40.549	1
Otras Cuentas de Activo	491.592	8	666.974	9	430.541	6	438.681	5

Total Activo	5.866.011	100	6.913.347	100	7.584.076	100	7.625.651	100
--------------	-----------	-----	-----------	-----	-----------	-----	-----------	-----

P A S I V O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Oblig. Bancarias	--		10.454	0.5	187		13.093	0.4
Oblig. no Bancarias	260.028	4	1.417.010	20	1.950.953	26	1.551.070	20
Acreeed. Varios	67.636	1	47.188	1.5	31.283	0.4	1.873	0.1
Otros Pasivos	2.479.537	42	2.721.424	39	3.094.159	41	3.515.531	46
Capital Social	1.998.000	34	1.998.000	29	1.998.000	26	1.998.000	26
Reservas	766.444	13	443.098	6	143.340	2	113.928	1.5
Utilidades	294.366	5	276.173	4	366.154	4.6	432.156	6

Total Pasivo y Cap.	5.866.011	100	6.913.347	100	7.584.076	100	7.625.651	100
---------------------	-----------	-----	-----------	-----	-----------	-----	-----------	-----

FUENTE: Estudio de auditoría.
 Ministerio de Economía.

BALANCE DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE LA EMPRESA C,
FOR LOS AÑOS SIGUIENTES

(C o l o n e s)

A C T I V O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Disponibilidades	14.223	0.6	15.166	0.6	21.974	1	20.348	1
Existencias	6.727	0.3	6.952	0.3	2.214	0.1	4.381	0.2
Muebles é Inmuebles	2.329.101	96.0	2.329.101	96.1	2.058.301	95.8	2.026.598	95.2
Diferidos	3.064	0.1	3.520	0.1	247	-	180	-
Otras Cuentas de Activo	70.506	3	69.735	2.9	66.183	3.1	76.384	3.6
Total del Activo	2.423.621	100	2.424.474	100	2.148.919	100	2.127.891	100

P A S I V O

Cblig. Bancarias	79.589	3.3	202.819	8.4	129.619	6.1	84.619	4.0
Oblig. no Bancarias	439.179	18.1	330.065	13.6	278.862	13.0	191.083	8.9
Otros Pasivos	1.130.927	46.7	1.283.652	52.9	1.129.214	52.5	1.271.119	59.7
Capital Social	447.000	18.4	447.000	18.4	447.000	20.8	447.000	21.0
Reservas	141.253	5.8	141.253	5.8	109.951	5.1	101.310	4.8
Utilidades	185.673	7.7	19.685	0.9	54.273	2.5	9.815	0.5
Diferidos							22.945	1.1
Total del Pasivo y Cap.	2.423.621	100.0	2.424.474	100.0	2.148.919	100.0	2.127.891	100.0

FUENTE: Estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

BALANCE DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE LA EMPRESA D,
POR LOS AÑOS SIGUIENTES

(C o l o n e s)

A C T I V O	1 9 6 6	%	1 9 6 7	%	1 9 6 8	%	1 9 6 9	%
Disponibilidades	15.278	0.5	23.136	0.5	22.202	0.5	14.113	0.5
Deudores	36.804	1	1.167	0.1	168.693	3.8	516.384	19
Existencias	250.340	8	179.227	4				
Muebles e Inmuebles	2.770.062	89.5	2.770.062	59	2.493.444	56	2.140.330	78.7
Diferidos	35.013	1	11.422	0.3	1.375	0.1	17.589	0.6
Otras Ctas. de Activo	200	0	1.717.720	36.1	1.732.500	39.6	28.080	1.2
Total Activo	3.107.697	100	4.702.734	100	4.418.214	100	2.716.496	100
=====								
<u>F A S I V O</u>								
Obligaciones Bancarias	124.032	4	59.013	1	62.331	1	3.496	0.1
Obligaciones no bancarias	566.672	19	2.006.148	43	1.603.152	36	135.261	5
Otros Pasivos	1.409.291	45	1.644.838	35	1.784.392	41	1.630.107	60
Capital Social	876.150	28	876.150	19	876.150	20	876.150	32
Reservas	39.753	1	43.915	1	45.329	1	46.691	2
Utilidades	91.799	3	72.670	1	46.860	1	24.791	0.9
Total Pasivo y Cap.	3.107.697	100	4.702.734	100	4.418.214	100	2.716.496	100
=====								

FUENTE: Estudio de auditoría.

Ministerio de Economía.

CAPITAL SOCIAL, CONTABLE Y UTILIDAD O PERDIDA NETA
DE 4 EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE SAN SALVADOR

(C o l o n e s)

EM P R E S A S	Capital Social	Capital Contable	Utilidad ó Pérdida	% s/cap. Social	% s/cap. Contable
1 9 6 9					
A	1.000.000	1.115.468	-(52.624)	- 5.26	- 4.72
B	1.998.000	2.544.083	111.528	5.58	5.38
C	447.000	558.125	-(79.065)	-17.69	-14.16
D	876.150	945.491	22.615	2.58	2.39
Totales	4.321.150	5.163.167	2.454	0.0006	0.0005
1 9 6 8					
A	1.000.000	1.483.789	75.449	7.54	5.08
B	1.998.000	2.507.493	221.481	11.09	8.83
C	447.000	611.225	(67.563)	-15.11	-11.05
D	876.150	967.764	46.295	5.28	4.78
Totales	4.321.150	5.570.271	275.662	6.38	4.95
1 9 6 7					
A	1.000.000	1.492.572	93.763	9.38	6.28
B	1.998.000	2.717.271	213.421	10.68	7.85
C	447.000	607.938	7.157	1.60	1.18
D	876.150	928.807	64.052	7.31	6.90
Totales	4.321.150	5.746.588	378.393	8.76	6.58
1 9 6 6					
A	1.000.000	1.482.550	78.800	7.88	5.32
B	1.998.000	3.058.811	163.364	8.18	5.34
C	447.000	773.928	-(53.226)	-11.91	-6.88
D	876.150	968.517	124.624	14.22	12.87
Totales	4.321.150	6.283.806	313.562	7.26	5.99

FUENTE: Preparado con la información contenida en los estudios de auditoría y estados financieros de las empresas analizadas.

NOTAS : El capital contable representa la inversión propia total de los accionistas - durante cada ejercicio.

El Capital Social es el escriturado o de constitución.

El signo (-) significa resultado negativo ó pérdida.

Se han suprimido los centavos en las cantidades.

CAPITAL SOCIAL, CONTABLE Y UTILIDAD O PERDIDA NETA DE IAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL SERVICIO URBANO DE SAN SALVADOR
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1969

(C o l o n e s)

Empresas y Rutas	Capital Social	Capital Contable	Utilidad ó Pérdida	% s/cap. Social	% s/cap. Contable
A A-1, A-2, A-3	1.000.000	1.115.468	-(52.624)	-	5.26
B B-1, B-2, B-3	1.998.000	2.544.083	111.528	-	5.58
C C-1, C-2	447.000	558.125	-(79.065)	-	17.69
D D-1, D-2	876.150	945.491	22.615	-	2.58
E E-1, E-2	362.000	169.104	-(39.550)	-	10.93
F F-1	157.500	173.832	-(13.475)	-	8.56
G G-1	300.720	370.496	24.110	-	8.02
H H-1	60.000	17.471	1.171	-	1.95
I I-1, I-2, I-3	300.000	230.902	3.308	-	1.10
J J-1	82.231	82.231			
K K-1	39.800	97.196	-(13.558)	-	34.07
L L-1	157.500	23.156	-(71.568)	-	45.44
T O T A L E S	5.780.901	6.327.555	-(107.108)	-	1.95

FUENTE: Preparado con base en el anexo N°20 y en los estados financieros de empresas no analizadas.

NOTAS: a)-El capital contable es representativo de la inversión propia total de los accionistas.

b)-El signo (-) representa saldo negativo o pérdida.

ANTEPROYECTO DE DECRETO

DECRETO N° _____

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR, CONSIDERANDO:

I - Que el transporte de pasajeros y carga en general y el -- transporte por medio de autobuses y camionetas en particular, ocupan un lugar prominente en la economía de nuestro país, ya que éste procura uti-- lidad de tiempo y espacio; que se hace indispensable la intervención di-- recta del Estado en su regulación mediante la aprobación de normas lega-- les que garanticen la continuidad y seguridad del transporte de pasaje-- ros y carga y la equidad en las transacciones comerciales de los elemen-- tos de costo, que inciden en el mantenimiento y reparación de los vehícu-- los automotores;

II - Que es evidente la diferencia entre los precios de los re-- puestos y accesorios para vehículos automotores, en el mercado interna-- cional con los de nuestro mercado interno;

III - Que el encarecimiento de los precios de los repuestos y ac-- cesorios de los vehículos automotores inciden fuertemente en el costo de mantenimiento y reparación en las unidades de las empresas que prestan -- los servicios de utilidad pública;

IV - Que los objetivos fundamentales que se persiguen, son, por una parte, poner a los interesados a cubierto de ser sorprendidos con -- precios altos en las transacciones que efectúen con accesorios y repues-- tos de vehículos automotores;

V - Que la importación, distribución y venta de repuestos y accesorios extranjeros, hechos por agentes exclusivos de las empresas productoras, constituyen monopolio de hecho que intervienen en la formación de los precios de dichos repuestos y accesorios, y cuyos monopolios son adversados en nuestra Constitución en su Art. 142;

VI - Que por lo expuesto anteriormente, es indispensable dictar las medidas necesarias, relativas a una tasación de los precios que tiendan al abaratamiento de los repuestos y accesorios, procurando en lo posible no menoscabar los principios fundamentales de la libre empresa e iniciativa privada;

POR TANTO;

en uso de sus facultades Constitucionales, DECRETA la siguiente:

"LEY REGULADORA DEL COMERCIO DE ACCESORIOS Y REPUESTOS DE VEHICULOS AUTOMOTORES"

Art. 1º- El objeto de la presente Ley, es fijar precios máximos de venta a los accesorios y repuestos para vehículos automotores -- que se importen, vendan y distribuyan en el país.

Los artículos a que se refiere el inciso anterior, que se elaboren en los Estados Signatarios del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, estarán sujetos a las regulaciones que señalen los Convenios y Protocolos respectivos.

Art. 2º- Queda a cargo del Ministerio de Economía la aplicación de la presente Ley a cuyo efecto tendrá las siguientes atribuciones;

a) Fijar los precios máximos de los artículos a que se refiere

el Art. 1º;

b) Velar porque se cumplan sus disposiciones, pudiendo solicitar la colaboración de otras autoridades, cuando lo juzgue conveniente;

c) Imponer y hacer efectivas las sanciones a que se hagan acreedores quienes infrinjan esta Ley, sus reglamentos y las resoluciones que al respecto dicte el expresado Ministerio.

Art. 3º- Para la debida aplicación de la presente Ley, los importadores están obligados a cumplir los siguientes requisitos:

1) Presentar ante el Ministerio de Economía, en el término de treinta días, contados a partir de la vigencia de esta Ley, listas de precios de repuestos y accesorios para la venta a los detallistas y al público;

2) Presentar la documentación que demuestren los Costos que le sirvieron para elaborar la lista de precios; y si lo exigiere el Ministerio de Economía, los documentos de importación de los tres años anteriores a la vigencia de esta Ley. Dicha documentación estará sujeta a comprobación posterior.

Art. 4º- Se fija el 60% como utilidad máxima en la venta de repuestos y accesorios. Este 60% de utilidad se establece sobre el costo de dichos artículos puestos CIF en puerto salvadoreño, más impuestos de importación y se distribuirá en la forma siguiente: un 30% para el importador y un 30% para los establecimientos que los expenden al menudeo.

Art. 5º- Las resoluciones del Ministerio de Economía que fijan los precios aprobados se publicarán en el Diario Oficial y en dos -

de los diarios de mayor circulación en la capital.

Los precios, tanto para importadores como para los establecimientos que los expendan al menudeo, entrarán en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 6º- El importador está obligado a justificar previamente cualquier alza en el precio de los productos comprendidos en la presente Ley.

Los precios referidos no podrán ser aumentados por ninguna razón.

Cuando las circunstancias del mercado impongan una variación debidamente comprobada en los precios, el Ministerio de Economía deberá fijar un nuevo precio máximo obligatorio.

Art. 7º- Para todo producto comprendido en la presente Ley, - el importador deberá presentar los documentos que comprueben su costo, la certificación firmada por un oficial de la empresa exportadora o fabricante, de que los precios FOB puestos en la factura son los que corrientemente usan para la exportación, excluyendo todo impuesto en el país de origen.

Art. 8º- Las ventas de los importadores o distribuidores a los expendedores, obedecerán a prácticas comerciales usuales, sujetándose a los precios establecidos conforme al porcentaje determinado por la presente Ley, y no podrán aquéllos, sin causa justificada, negarse a proveer a los expendedores de los repuestos y accesorios que les soliciten.

Art. 9º- Para el cumplimiento de esta Ley, el importador o -

distribuidor de los productos en ella comprendidos, pondrá el nombre de la empresa productora o distribuidora y el precio de venta fijado por el Ministerio de Economía para el público en una etiqueta adherida a cada producto.

Los productos elaborados en el país o en los Estados Signatarios del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, deberán llevar adherida una etiqueta en que se indique el nombre de la empresa productora o distribuidora y el precio de venta de dichos artículos.

En todo caso, la venta por unidad de aquellos productos incluidos en una lista elaborada por el Ministerio de Economía, no estará sujeta a los requisitos señalados en los dos incisos anteriores. Dicha lista deberá fijarse a la vista del público en los establecimientos que los expendan.

Art. 10º- Los datos que el Ministerio de Economía obtenga de las documentaciones que sirvan para comprobar costos, serán estrictamente confidenciales.

Art. 11º- El incumplimiento o infracción de cualquiera de las disposiciones de esta Ley, de sus reglamentos, o de las resoluciones dictadas por el Ministerio de Economía, será sancionado con multa de CIENTO A DIEZ MIL COLONES, por cada infracción, según la gravedad o reiteración de la misma, o la capacidad económica del infractor.

Art. 12º- Las multas a que se refiere el artículo anterior, serán impuestas por el Director de Comercio Interno y Estabilización del Ministerio de Economía, conforme al procedimiento establecido en el

artículo siguiente:

Art. 13º- Al tener conocimiento de la infracción, el Director de Comercio Interno y Estabilización mandará oír al interesado, dentro del plazo de dos días.

Vencido dicho plazo, haya contestado o no el interesado, se abrirán las diligencias a pruebas por el término de ocho días.

Transcurrido el término probatorio, el Director de Comercio Interno y Estabilización resolverá dentro de los tres días siguientes.

De lo resuelto podrá apelar el interesado dentro de los tres días siguientes para ante el Ministerio de Economía.

Art. 14º- Toda resolución definitiva pronunciada por el Director de Comercio Interno, si no se apelare de ella en el término de Ley, deberá remitirse en consulta al Ministerio de Economía, quien con solo la vista de los autos y dentro del plazo de dos días podrá confirmarla, reformarla o revocarla, según sea de derecho.

Art. 15º- Admitido el recurso a que se refiere el último inciso del Art. 13, el Director de Comercio Interno y Estabilización remitirá dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a la fecha de admisión del recurso, las diligencias al Ministerio de Economía, con noticia de las partes.

Recibidas las diligencias el Ministerio señalará el plazo de tres días contados del siguiente al de su recibo para que el recurrente presente los informes que creyere convenientes, y sin más trámites pronunciará dentro de los tres días subsiguientes la correspondiente resolución confirmando, reformando o revocando la resolución apelada.

En todo caso, la certificación de la resolución definitiva - por la cual se imponga una multa, tendrá fuerza ejecutiva.

Art. 16º- Cuando de la infracción a la presente Ley pudiera resultar responsabilidad penal, el Ministerio de Economía certificará lo conducente y lo remitirá al Fiscal General de la República, a fin - de que promueva la acción correspondiente.

Art. 17º- El Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía Decretará el reglamento de la presente Ley. Entre tanto, los casos no previstos - en ésta, serán resueltos discrecionalmente por el Ministerio de Econo-
mía.

Art. 18º- Quedan derogadas las disposiciones que se opongan - al cumplimiento de la presente Ley.

Art. 19º- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días - después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON DE SESIONES DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA; PA-
LACIO NACIONAL: San Salvador.....

NOMBRE DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL SERVICIO URBANO DE SAN SALVADOR

C.A.S.S.A.	Compañía de Autobuses Salvadoreños, S. A.
A.U.S.A.	Autobuses Unidos, S. A.
T.U.S.A.	Transportes Unidos, S. A.
T.A.S.S.A.	Compañía de Transportes por Autobuses - Salvadoreños, S. A.
E.A.S.A.	Empresa de Autobuses, S. A.
E.T.S.S.A.	Empresa de Transportes Salvadoreña, S. A.
COPACSTINTRAL ó (C.O.P.A.C.S.)	Cooperativa de Ahorro, Créditos y Servicio de Trabajadores de la Industria del Transporte de Responsabilidad Limitada.
LA FLECHA, S. A.	La Flecha, S. A.
COPSINTRANS	Cooperativa Salvadoreña de la Industria del Transporte.
M.A.T.S.A.	Motoristas Asociados Transportistas, S.A.
S.A.S.S.A.	Servicio Autobuses de Soyapango, S. A.
E.L.L.S.A.	Empresa López y López, S. A.
C.O.T.I.	Cooperativa de Obreros Transportistas Independientes.
T.A.U.S.A.	Transportes de Autobuses Urbanos, S. A.
C.O.T.S.A.	Compañía de Obreros del Transporte, S. A.

M I L I T A R I Z A C I O N

SITUACION FINANCIERA DE LAS EMPRESAS DE BUSES AL 31 DE MAYO DE 1967

(C o l o n e s)

EMPRESAS Y RUTAS	Ingresos a la fecha	Egresos a la fecha	% gastos s/ ingresos	Disponibile	% dispon. s/ ingresos
E E-1, E-2	236.532.80	192.713.39	81.47	43.819.41	18.53
B B-1, B-2, B-3	692.022.00	422.185.83	61.01	269.836.17	38.99
P P-1, P-2	85.684.10	74.888.16	87.40	10.795.94	12.60
Q Q-1	97.445.25	84.715.04	86.94	12.730.21	13.06
D D-1, D-2	500.824.58	337.582.71	67.41	163.241.87	32.59
R R-1, R-2	478.930.60	371.354.80	77.54	107.575.80	22.46
I I-1, I-2, I-3	301.218.30	273.883.05	90.93	27.335.25	9.07
M M-1 (Santa Ana)	77.694.55	63.738.65	82.04	13.955.90	17.96
N N-1 (Santa Ana)	101.608.13	91.989.10	90.53	9.619.03	9.47
O O-1 (Santa Ana)	56.408.10	43.192.27	76.57	13.215.83	23.43
T o t a l e s	2.628.360.41	1.956.243.00	74.43	672.125.41	25.57

FUENTE: Ministerio de Economía.

Corresponde a 96 días de Militarización comprendidos entre 27 de febrero-31 de mayo-1967.

B I B L I O G R A F I A

B I B L I O G R A F I A

- PLAN DE LA NACION PARA EL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL (1965-1969)
- ESTUDIO CENTROAMERICANO DE TRANSPORTES. INFORME RESUMIDO.
- INTEGRACION DE AMERICA LATINA EL TRANSPORTE Y EL COMERCIO INTER-LATINOAMERICANO.
- EL TRANSPORTE EN AMERICA LATINA
- ECONOMIA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES
- ECONOMIA DE LOS TRANSPORTES
- TESIS: ESTUDIO DEL TRANSPORTE AERERO Y VIAS DE COMUNICACION EN CENTRO AMERICA
- INFORME DEL SEMINARIO REGIONAL DE ADMINISTRACION DE PROGRAMAS DE CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE CARRETERAS
- DERECHO DE LA INTEGRACION
- ESTUDIO DE TRANSPORTE - 1968 METROPLAN 1980
- PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE SAN SALVADOR
- PLAN QUINQUENAL 1968 - 1972 SECTOR TRANSPORTE
- Consejo Nacional de Planificación y Coordinación Económica.
- Secretaría de Integración - Económica Centroamericana y Consultores Norteamericanos.
- Miguel S. Wionczek y Enrique Angulo H.
- Naciones Unidas.
- Fritz Voigt - Fondo de Cultura.
- Michael R. Bonavia, M. A. - Universidad de Cambridge.
- Otto Fabricio Rivera Universidad de El Salvador.
- ESAPAC. 12 al 16 de octubre de 1964.
- Instituto para la Integración de América Latina BID
- Dirección General de Urbanismo y Arquitectura.
- Dirección General de Urbanismo y Arquitectura. Departamento de Planes de Desarrollo Urbano.
- Consejo Nacional de Planificación y Coordinación Económica.

INDICADORES ECONOMICOS Y SOCIALES

Consejo Nacional de Planificación y Coordinación Económica.

REVISTAS MENSUALES

Banco Central de Reserva de El Salvador.

ANUARIOS ESTADISTICOS

Dirección General de Estadística y Censos.

DOCUMENTOS ESTADISTICOS

Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

DOCUMENTOS ESTADISTICOS

Banco Central de Reserva - de El Salvador.

ESTUDIOS DE AUDITORIA

Varias empresas de transporte urbano.

DOCUMENTOS ESTADISTICOS

Ministerio de Economía.

ESTADOS FINANCIEROS

Varias empresas de Transporte Urbano de San Salvador.

MEMORIAS

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.