

UNIVERSIDAD PANAMERICANA
Facultad de Ciencias Económicas
Licenciatura en Contaduría Pública y Auditoría



Los efectos socio-económicos del tránsito vehicular en Guatemala

(Artículo científico – Trabajo de graduación)

Andrea Estefanía Hernández Schaad

Guatemala, septiembre de 2019

Efectos socio-económicos del tránsito vehicular en Guatemala

(Artículo científico-Trabajo de investigación)

Andrea Estefanía Hernández Schaad

Lic. Samuel Aron Zabala Vásquez (**asesor**)

M. Sc. Edna de Juárez (**revisora**)

Guatemala, septiembre del 2019

AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA

M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus
Rector

Dra. Alba Aracely Rodríguez de González
Vicerrectora Académica

M.A. Cesar Augusto Custodio Cóbar
Vicerrector Administrativo

EMBA. Adolfo Noguera Bosque
Secretario General

AUTORIDADES FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

M.A. Ronaldo Antonio Girón Díaz
Decano

Lic. Samuel Zabala
Coordinador

Guatemala, 9 de marzo de 2019

Señores

Facultad de Ciencias Económicas

Presente

Por este medio doy fe que soy la autora del artículo científico titulado “**Efectos socio-económicos del tránsito vehicular en Guatemala**” y confirmo que respeté los derechos de autor de las fuentes consultadas y consigné las citas correspondientes.

Acepto la responsabilidad como autora del contenido de este Artículo científico y para efectos legales soy las únicas responsables de su contenido.

Atentamente,



Andrea Estefanía Hernández Schaad

Licenciatura en Contaduría Pública y Auditoría

Carné No.: 201400220

REF.:C.C.E.E.CPA.CT.A02-PS.015.2019

**LA DECANATURA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
GUATEMALA, 24 DE MAYO DE 2019
DICTAMEN**

Tutor: Lic. Samuel Zabala
Revisor: M.Sc. Edna de Juárez
Carrera: Licenciatura en Contaduría Pública y Auditoría

Tesis titulada: "Los efectos socio-económicos del tránsito vehicular en Guatemala."

Presentada por: Andrea Estefanía Hernández Schaad

Decanatura autoriza la impresión, como requisito previo a la graduación profesional.

En el grado de: Licenciatura

M.A. Ronaldo Antonio Enríquez Díaz
Decano
Facultad de Ciencias Económicas



Guatemala, 9 de marzo de 2019

Señores
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad Panamericana Ciudad.

Estimados señores

En relación de la asesoría del Artículo Científico “**Los efectos socio-económicos del tránsito vehicular en Guatemala**”, realizado por Andrea Estefanía Hernández Schaad, Carné No. 201400220 estudiante de la **Licenciatura en Contaduría Pública y Auditoría** y por Marissa Rossybel Ramírez Guzmán, Carné No. 201402148 estudiante de la **Licenciatura en Administración de Empresas**, he procedido a la asesoría del mismo, observando que cumple con los requerimientos establecidos en la reglamentación de Universidad Panamericana.

De acuerdo con lo anterior extiendo por este medio dictamen de aprobado.

Al ofrecerme para cualquier aclaración adicional, me suscribo de ustedes,



Lic. Samuel Zabala
Colegiado No. 14,367
Asesor

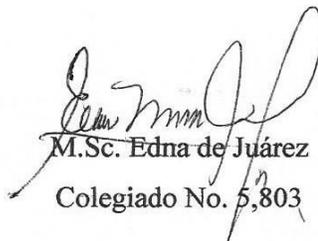
Guatemala, 21 de marzo de 2019

Señores
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad Panamericana
Presente

Estimados señores:

En relación al trabajo de Artículo Científico **“Los efectos socio-económicos del tránsito vehicular en Guatemala”**, realizado por Andrea Estefanía Hernández Schaad, Carné No. 201400220 estudiante de la Licenciatura en Contaduría Pública y Auditoría y por Marissa Rossybel Ramírez Guzmán, Carné No. 201402148 estudiante de la Licenciatura en Administración de Empresas, he procedido a la Revisión del mismo, haciendo constar cumple con los requerimientos de estilo establecidos en la reglamentación de Universidad Panamericana.

De acuerdo con lo anterior, extiendo por este medio dictamen de aprobado.
Al ofrecerme para cualquier aclaración adicional, me suscribo de ustedes,



M.Sc. Edna de Juárez
Colegiado No. 5,803

Contenido

	Página
Abstract	i
Introducción	ii
1. Metodología	1
1.1 Planteamiento del Problema	1
1.2 Pregunta de investigación	2
1.3 Objetivos de investigación	2
1.3.1 Objetivo General	
1.3.2 Objetivos específicos	
1.4 Definición del tipo de investigación	3
1.4.1 Investigación descriptiva	
1.5 Sujeto de investigación	3
1.6 Alcance de la investigación	4
1.6.1 Temporal	
1.6.2 Geográfica	
1.7 Definición de la muestra	4
1.7.1 Muestra para población infinita	
1.8 Definición de los instrumentos de investigación	5
1.9 Recolección de datos	6
1.10 Procesamiento y análisis de datos	6
2. Resultados	7
2.1. Presentación de resultados	7
3. Discusión y conclusiones	27
3.1 Extrapolación	27
3.2 Hallazgos y análisis general	37
3.3 Conclusiones	40
4. Referencias	42
5. Anexos	43

Abstract

La problemática que dio origen a esta investigación es el tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala. Hoy en día la alta carga de automóviles que interviene en los horarios matutinos y vespertinos provocando un caos, no solamente en lo que se refiere al tiempo de traslado, sino también causa daños físicos y psicológicos a los colaboradores de las empresas de la capital guatemalteca, afectando su salud física y mental, por ende, su rendimiento laboral.

Para poder realizar el estudio se tomaron en cuenta únicamente las personas que laboran en la ciudad capital y residen en uno de los municipios del Departamento de Guatemala, comprendidos entre las edades de 20 a 55 años, aplicando un cuestionario en el que se plasmaron las preguntas fundamentales para el desarrollo de la investigación. El tránsito vehicular tiene un impacto negativo en el presupuesto de las personas, dando lugar a la pérdida del poder de adquisición y afectando también, la calidad de vida.

Introducción

El presente documento se realizó con el objetivo general de conocer cuáles son los efectos socio-económicos que el tránsito vehicular produce en las personas que laboran en la ciudad de Guatemala.

El documento comprendió una serie de tres capítulos abordados de la siguiente manera:

El capítulo 1 llamado Metodología, en este apartado se diseñó la investigación y se definieron los objetivos, tanto general como específicos, los cuales determinaron cuál debería ser la población de estudio adecuada, al analizar que dentro de los objetivos específicos se encuentra la determinación de los efectos que las personas considera negativos afectando el desempeño laboral, la economía y el aspecto social de los mismos.

En el capítulo 2 llamado Resultados, luego de proceder a la recopilación de datos, a partir del instrumento diseñado en la fase de Metodología, se tabuló la información obtenida y se presentó en gráficos circulares analizadas, en el caso de las encuestas, y gráfico de barras, en el caso de la pregunta abierta.

En el capítulo 3 llamado Discusión, se da inicio con la extrapolación donde se compararon los resultados obtenidos en la investigación contra la opinión de expertos recogida en libros de texto, u otros artículos, con la finalidad de dar un preámbulo a un análisis bien fundamentado. Adicional al proceso antes descrito, se realizó un análisis general de los hallazgos, específicamente evaluando costos para la población, y la opinión de dos expertos en salud física y mental para abordar el impacto en las personas del tránsito vehicular. Finalmente se presentan las conclusiones, las cuales responden a los objetivos de la investigación, para sustentar que el trabajo desarrollado cumplió con las expectativas planteadas desde un inicio.

Capítulo 1

Metodología

1.1 Planteamiento del problema

El tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala se ha incrementado considerablemente en los últimos años. La población de personas que laboran en este municipio ya sea que residan en el mismo o que se incorporen a la capital para desarrollar sus actividades laborales, perciben este aspecto como un problema que impacta aspectos laborales, económicos y sociales; situación que genera una disminución en la calidad de vida de los colaboradores de la capital guatemalteca.

Según estimaciones de la Superintendencia de Administración Tributaria, se ha registrado un aumento de vehículos en el país. En el año 2016 se estima un aproximado de 3.25 millones automotores, y en el año 2018 se alcanzó la cifra de 3.44 millones de unidades en todo el territorio nacional, obteniendo un resultado de crecimiento de un 5.75% en comparación del año 2016, del cual un 44.30% de los vehículos pertenece a la ciudad capital. De acuerdo a los datos expuestos se puede inferir que cerca de la mitad de los carros y motocicletas, así como otros medios de transporte, circulan en la ciudad de Guatemala.

Otro factor que incide en el incremento del tránsito vehicular en el municipio de Guatemala es la expansión urbana hacia los municipios vecinos, situación que ha dado lugar al ingreso y egreso diario de un porcentaje adicional de colaboradores a la ciudad capital, lo cual influye en el incremento de automotores. De acuerdo con la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala, las calles de la ciudad fueron diseñadas para soportar de 350 a 375 mil unidades de transporte, de las cuales es evidente que se han sobrecargado las mismas, de acuerdo a los datos antes mencionados. Dada la ausencia de una reestructuración en cuanto al diseño y ordenamiento vial y a la insuficiencia de vías alternas, el congestionamiento de medios de transporte ha incrementado considerablemente, y ha afectado horarios que no incluyen únicamente a los que tienen relación con los de ingreso y egreso de actividades laborales.

A consecuencia de lo anterior, la problemática del congestionamiento vial afecta la productividad empresarial, puesto que el trabajo está sujeto a una serie de condiciones ambientales en las que influye la salud, la seguridad y el bienestar de los empleados. El embotellamiento en las vías de circulación de la ciudad causa presión en los trabajadores alterando la cultura y el clima organizacional, decayendo su rendimiento y desempeño. Si un trabajador sufre un accidente a causa del tránsito, el ausentismo tratará de ser solventado a través de la repartición de las funciones del mismo entre los demás trabajadores y por ende la productividad decaerá, trayendo como consecuencias un incremento en los costos operativos de las empresas.

Adicional a la problemática laboral que afecta a los colaboradores que desarrollan sus actividades de trabajo, se considera un impacto negativo a nivel económico derivado del tránsito excesivo de la ciudad de Guatemala, incrementando costos de circulación, mantenimiento y reparación de vehículos.

Es importante considerar, que las personas que permanecen durante una considerable porción del día dentro del tránsito vehicular de la ciudad de Guatemala también presentan efectos negativos en su vida social y familiar, tanto en el tiempo que se destina para convivencia y recreación, como para el descanso.

1.2 Pregunta de investigación

¿Qué incidencia tiene el tránsito vehicular en los aspectos socio-económicos de las personas que laboran en la ciudad de Guatemala?

1.3 Objetivos de investigación

1.3.1 Objetivo general

- Determinar la incidencia que tiene el tránsito vehicular en los aspectos socio-económicos de las personas que laboran en la ciudad de Guatemala.

1.3.2 Objetivos específicos

- Definir los efectos que produce el tránsito vehicular matutino y vespertino en la productividad y rendimiento de los trabajadores.
- Estimar la repercusión del tráfico vehicular en la economía de los trabajadores de la ciudad de Guatemala.
- Identificar el impacto que produce el tránsito vehicular en la participación de los trabajadores de la ciudad de Guatemala en actividades sociales, culturales, deportivas, eclesiásticas entre otras.

1.4 Definición del tipo de investigación

1.4.1 Investigación descriptiva

La investigación de tipo descriptivo observa y expone las características de un suceso o situación permitiendo definir conclusiones que incrementan en el investigador el conocimiento sobre el sujeto de estudio, pero sin influir de ninguna manera en el mismo. El presente artículo científico, abordó los sucesos relevantes respecto al comportamiento del tránsito vehicular y su efecto en la calidad de vida de los colaboradores en la ciudad Guatemala.

A través de la investigación descriptiva se detallaron los principales efectos que produce el tránsito vehicular en la productividad y el rendimiento referente a las personas que laboran en la ciudad de Guatemala, así como estimar su repercusión en la economía y aspectos familiares, culturales y sociales de los mismos.

1.5 Sujetos de investigación

El sujeto de investigación fue determinado considerando diferentes aspectos que ayudaron a determinar las características del mismo y que se describe a continuación:

- Geográficamente, la muestra investigada estuvo integrada por personas que laboran en la ciudad de Guatemala y que residen en uno de los municipios del Departamento de Guatemala.
- Demografía, el sujeto investigado es hombre o mujer cuya edad está comprendida entre los 20 y 55 años.

- Escolaridad, personas que cursaron los niveles académicos diversificado o universitario.
- Conductual, hombres y mujeres que cuentan con un empleo y se movilizan en diferentes medios de transporte propios en los horarios de mayor carga vehicular en la ciudad.
- Psicográfico, personas que poseen un medio de transporte (vehículo o motocicleta) tanto para su jornada laboral como para otras actividades de carácter social o académicas.

1.6. Alcance de la investigación

1.6.1. Temporal

La investigación se desarrolló en el periodo comprendido entre diciembre 2018 y febrero del año 2,019. Durante este periodo se investigó de forma detallada toda la información teórica necesaria para su respectivo desarrollo, además se aplicó una encuesta que permitió conocer y analizar los resultados en lo que se refiere al tránsito vehicular y sus efectos en la economía, aspectos familiares, culturales y sociales, que repercuten en las personas que, además de poseer un vehículo o motocicleta, laboren en la ciudad de Guatemala.

1.6.2. Geográfico

La investigación se llevó a cabo en diferentes instituciones laborales tanto estatales como privadas, considerando como principal factor que estuvieran ubicadas en la ciudad de Guatemala. Las fuentes de información, en este caso, toda persona que labore en dichas instituciones, fueron seleccionadas aleatoriamente tomando en cuenta la accesibilidad a las mismas.

1.7 Definición de la muestra

La unidad de análisis corresponde a las instituciones estatales y privadas de la ciudad de Guatemala. Para la selección de la muestra poblacional se investigó la cantidad de unidades vehiculares que transitan en la ciudad de tal forma que fuera posible determinar la base a utilizar en la siguiente formula.

1.7.1 Muestra para población infinita

El tamaño del universo poblacional se determinó de acuerdo al empleo de la formula infinita. Cuando una población es mayor a 30,000 personas es adecuado estadísticamente para la

investigación utilizar un muestreo infinito. Por lo tanto, se estableció un universo de 1.56 millones de unidades vehiculares (pertenecientes al 44.12% que corresponden a la ciudad de Guatemala).

Para el procedimiento de cálculo se consideraron los siguientes valores:

- Z = Nivel de confianza, se consideró un 95% de nivel de confianza, el cual de acuerdo con la tabla de valores de área Z está representado por 1.96.
- p = Probabilidad de éxito, se definió en 50% debido a que no se realizó una prueba piloto previa que altere dicha probabilidad. Para el cálculo se empleó el valor de 0.5.
- q = Probabilidad de fracaso, se definió en 50% debido a que al igual que en la probabilidad de éxito, no se realizó una prueba piloto previa que altere dicha variable. Para el cálculo se empleó el valor de 0.5.
- e = Error admisible para la definición de la muestra fue del 4.62%, empleando el valor de 0.0462 para el cálculo de la misma.

El procedimiento desarrollado fue el siguiente:

$$n = \frac{Z^2 * P * Q}{e^2}$$

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5}{0.0462^2}$$

$$n = 450$$

Luego de realizado el cálculo se estableció que es necesario encuestar a 450 personas, de acuerdo con las condiciones establecidas en las variables utilizadas en la fórmula infinita para el cálculo de la muestra.

1.8 Definición de los instrumentos de investigación

En el presente artículo de investigación científica, se empleó como principal instrumento de recopilación de datos la herramienta denominada como encuesta; dicha técnica de recolección de

información consiste en el diseño de un cuestionario que se emplea para obtener la tendencia de respuestas de una población cuyo número es elevado, respecto a una temática en específico o a un caso de estudio determinado.

En el proceso de investigación, debido a que se definió estadísticamente una muestra de cuatrocientas cincuenta personas, que poseen vehículo y laboran en la ciudad de Guatemala, como principales características del sujeto seleccionado, se utilizó una encuesta constituida por diecinueve preguntas cerradas de selección múltiple y una pregunta abierta en la que los encuestados brindaron su opinión respecto a un cuestionamiento sin restricción a una serie de respuestas predeterminadas.

1.9 Recolección de datos

Para la recolección de los datos fue necesario solicitar personalmente en cada una de las instituciones seleccionadas y a las personas comprendidas entre las edades de 20 a 55 años que posean un vehículo o motocicleta, la autorización para proceder a la realización del cuestionario descrito con anterioridad. Seguidamente fue necesario trasladar el cuestionario tanto física como electrónicamente a cada una de las personas involucradas en dicho proceso, actividades indispensables para la obtención de la información necesaria en la realización de la investigación.

1.10 Procesamiento y análisis de datos

Tras la obtención de todas las respuestas recopiladas en cuestionario realizado en el trabajo de campo, se procedió a la tabulación de las mismas utilizando como herramienta, una hoja de cálculo del programa de procesamiento de datos Microsoft Excel. Posterior a dicha actividad se expusieron los datos por medio de gráficos circulares para las preguntas cerradas y un análisis de hallazgos representado con un gráfico de barras referente a la pregunta abierta.

Los aspectos relevantes de la investigación se extrapolaron, contrastando y relacionando los mismos contra el estado del arte actual, por medio de dicho proceso fue factible realizar un

análisis general y el establecimiento de conclusiones, con el objeto de contestar a los objetivos y necesidades de conocimiento establecidos en el capítulo de metodología del presente informe.

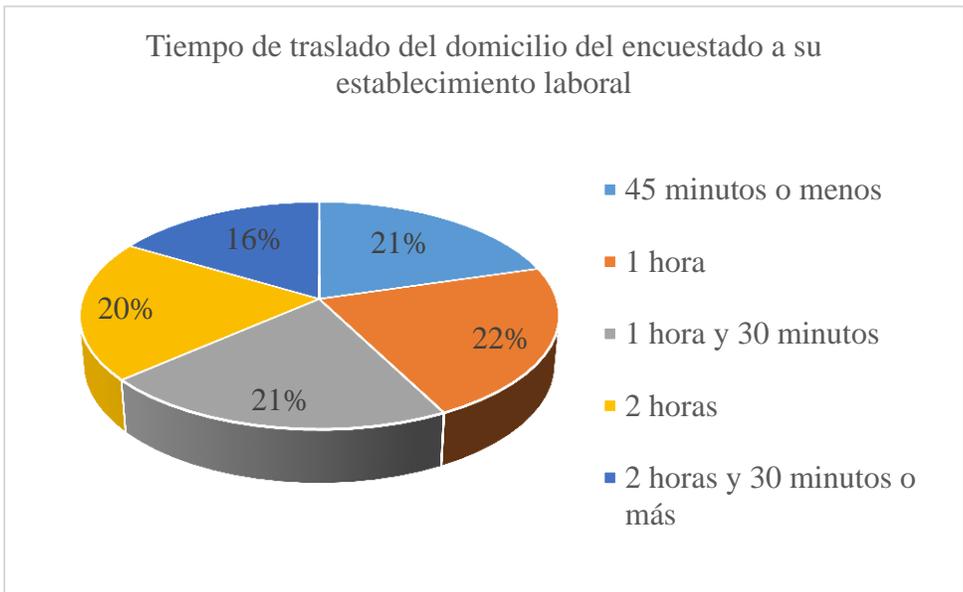
Capítulo 2

Resultados

2.1 Presentación de resultados

Gráfico No. 1

¿Cuánto tiempo tarda en trasladarse de su domicilio a su trabajo?

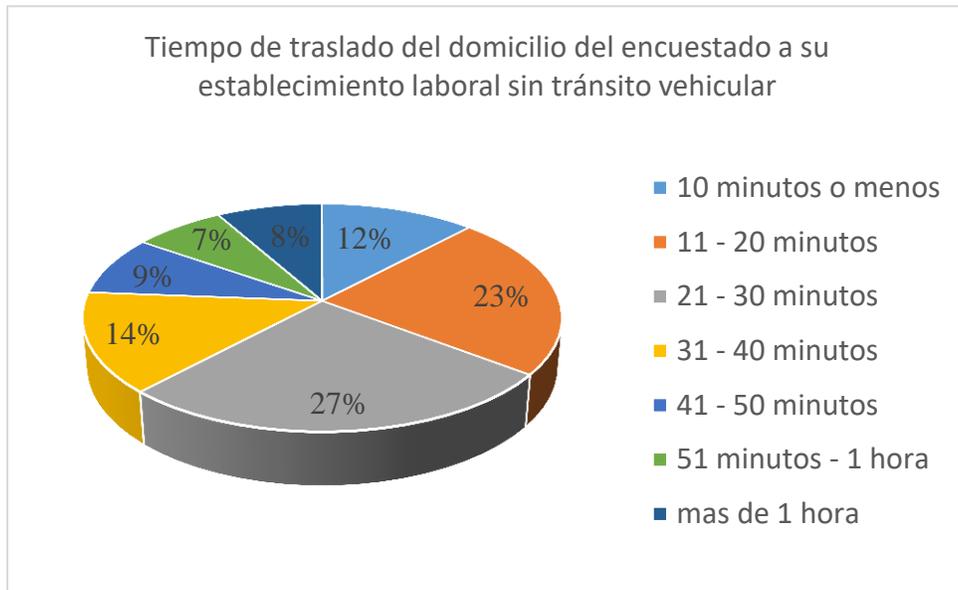


Fuente: elaboración propia, año 2019

Al cuestionar a las personas que formaron parte del sujeto de investigación del presente artículo científico, destacó el hecho que las personas tardan como mínimo una hora y hasta dos horas treinta minutos en trasladarse de su domicilio a su trabajo, solamente un porcentaje menor (16%), manifestó tener la comodidad de trasladarse en 45 minutos o menos, lo cual indica que la mayoría de los colaboradores de la ciudad de Guatemala que utilizan un medio de transporte propio, toman un tiempo de considerable a excesivo en sus traslados diarios hacia sus labores.

Gráfico No. 2

¿Cuánto tiempo tardaría en trasladarse de su domicilio a su trabajo sin tránsito vehicular?

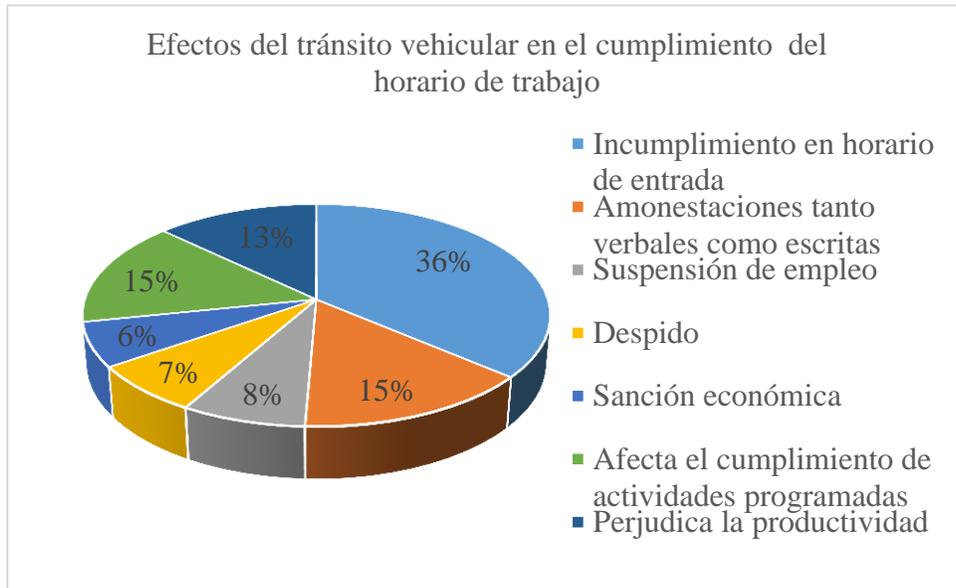


Fuente: elaboración propia, año 2019

A diferencia de la interrogante anterior, en esta pregunta se cuestionó respecto al tiempo que se tomarían las personas en desplazarse sin tránsito vehicular en la misma ruta hacia sus trabajos, y resalta el hecho de que la mayoría de las personas tardaría entre 20 a 50 minutos, tiempo menor en relación al lapso que representa recorrer el mismo tramo con mayor carga vehicular. Este dato confirma el tiempo excesivo que las personas permanecen en el tránsito diario de la ciudad de Guatemala.

Gráfico No. 3

¿De qué manera el tránsito vehicular afecta el cumplimiento de su horario de trabajo?

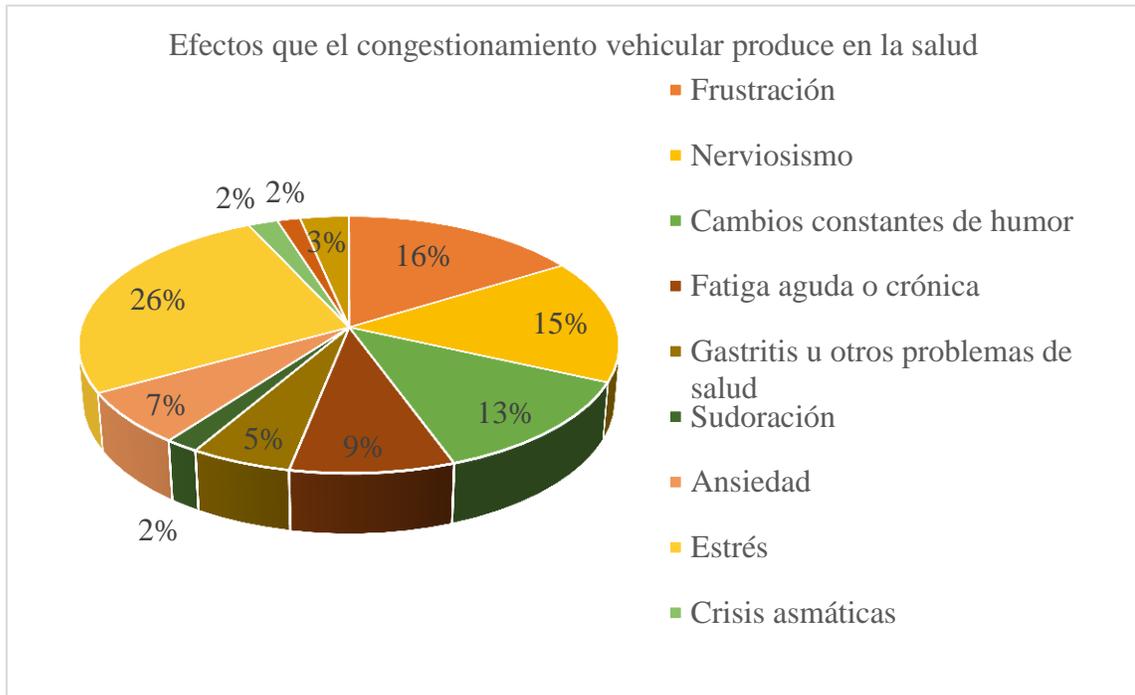


Fuente: elaboración propia, año 2019

Al interrogar a los sujetos de estudio en relación a las principales implicaciones laborales que se derivan del excesivo tránsito vehicular, sobresalió: el incumplimiento en el horario de entrada, este factor afecta el resto del día laboral congestionando la programación de trabajo; las amonestaciones verbales y escritas, las cuales afectan la motivación y compromiso del personal hacia su organización; en algunos casos se puede correr el riesgo de sanciones económicas e incluso la suspensión o despido de sus empleos.

Gráfico No. 4

¿Cuál es el efecto que el congestionamiento vehicular produce en su salud?

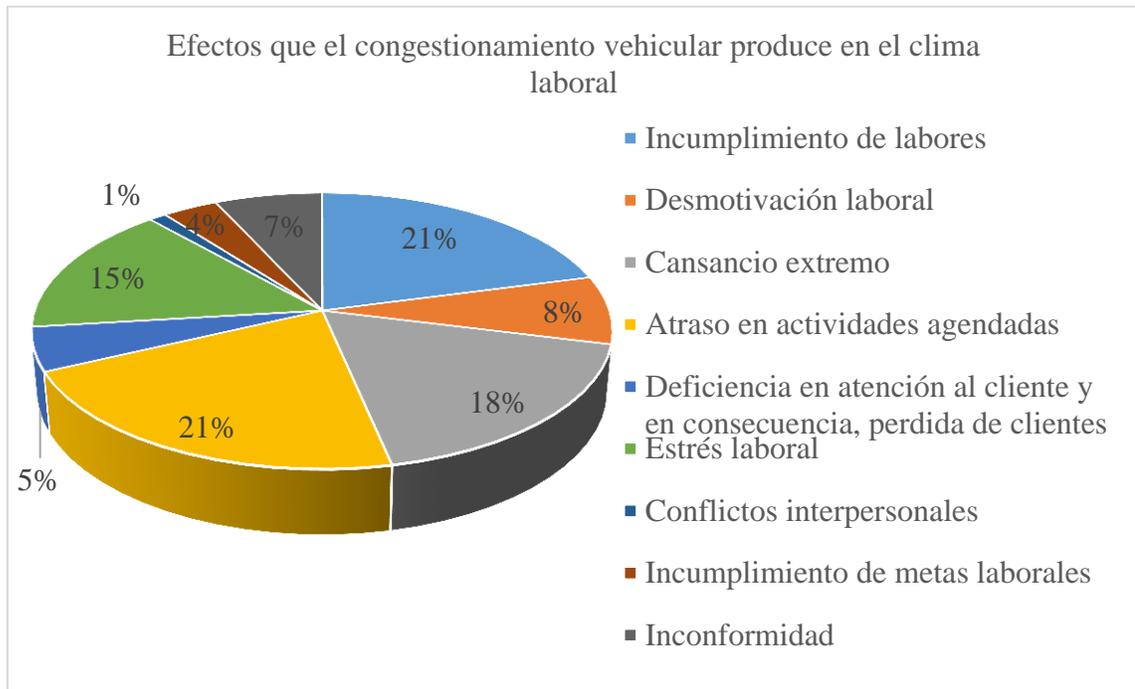


Fuente: elaboración propia, año 2019

Según lo apreciado en las respuestas que dio el sujeto de investigación respecto a los efectos en la salud del mismo que causa el congestionamiento vehicular, resaltan algunos que se pueden agrupar por su similitud, entre los cuales resaltan afecciones que perjudican al sistema nervioso manifestándose en nerviosismo y estrés, seguidos de otro grupo que se puede relacionar a los sentimientos del sujeto donde su manifestación se traduce en frustración y cambios de humor, evidenciando entre ambos grupos un rango de respuesta del 70% pudiéndose considerar como una situación muy seria y de riesgo para quienes se desplazan diariamente en la ciudad.

Gráfico No. 5

¿Cuál es el efecto que el congestionamiento vehicular produce en el clima laboral de su trabajo?

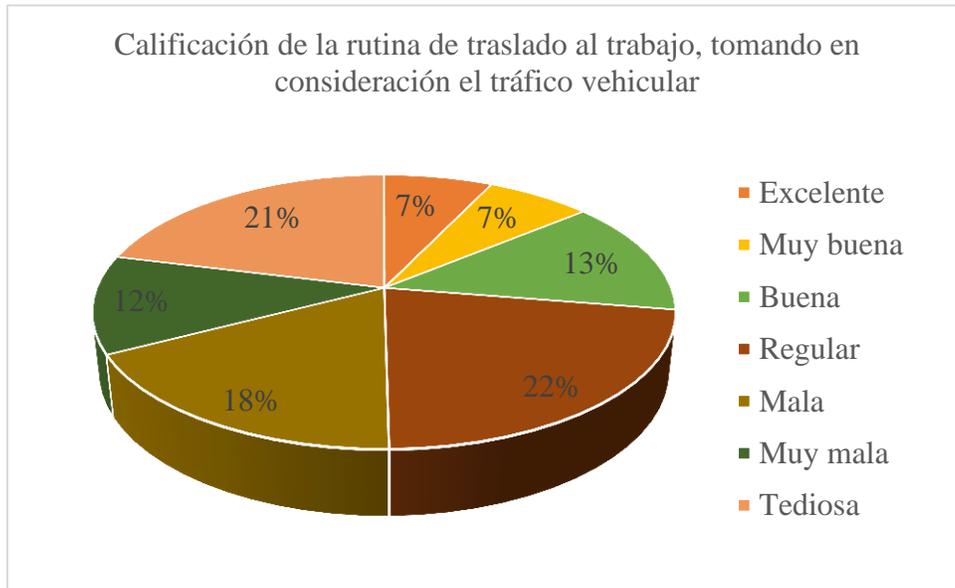


Fuente: elaboración propia, año 2019

Considerando la respuesta del sujeto de investigación a la pregunta anterior, se puede comprender porque en un tercer rango el mismo manifiesta presentar estrés laboral con lo que perjudica el clima laboral de la institución para la cual trabaja, éste se acompaña en un rango más elevado de cansancio extremo, sin embargo, reflejando en igual porcentaje resaltan dos afecciones importantes que son: el incumplimiento de labores y atraso en actividades agendadas que desde luego crearán inconformidad en los equipos de trabajo.

Gráfico No. 6

¿Cómo califica su rutina de traslado al trabajo, tomando en consideración el tráfico vehicular?

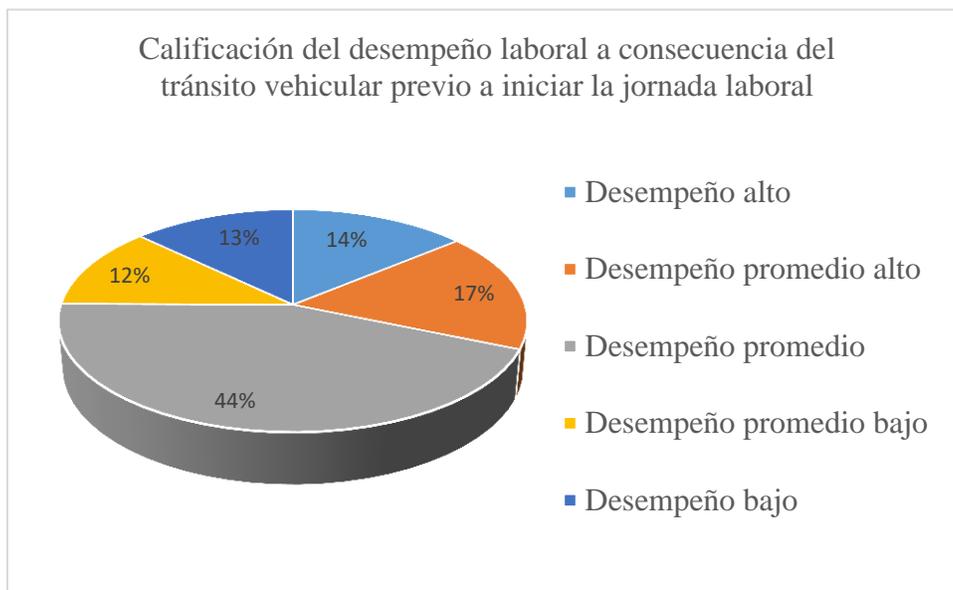


Fuente: elaboración propia, año 2019

Con expresión tolerante el sujeto de investigación califica el traslado al trabajo como una rutina mayormente regular, sin embargo, a la vez éste ha expresado que dicha rutina se puede llegar a conceptualizar como una experiencia que puede ir en aumento pudiéndola calificar como mala, aumentando a ser calificada como muy mala e incluso agravándose al punto de ser calificada como una experiencia que con el paso del tiempo se vuelve tediosa.

Gráfico No. 7

¿Cómo califica su desempeño laboral a consecuencia del tránsito vehicular previo a iniciar su jornada de trabajo?

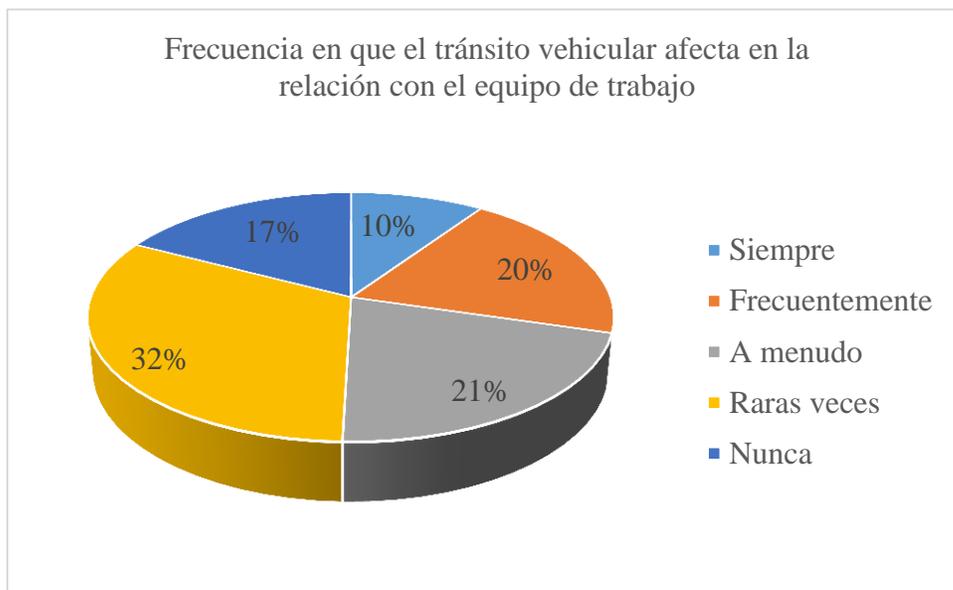


Fuente: elaboración propia, año 2019

Sin tener que ser un factor que perjudique la jornada laboral, el sujeto asombrosamente o bien contradictoriamente, al efecto en el clima laboral que ha manifestado, expresa en su respuesta que posterior a haber enfrentado la carga vehicular su desempeño puede ser considerado promedio en su gran mayoría, e inclusive destaca que en algunos casos su desempeño puede ser promedio alto y minoritariamente responde con un desempeño alto. Al analizar respuestas anteriores contra las respuestas de la presente pregunta, se puede concebir que el sujeto de investigación no comprendió la pregunta o la relación con las variantes propuestas.

Gráfico No. 8

¿Con qué frecuencia el tránsito vehicular afecta su relación con el equipo de trabajo?

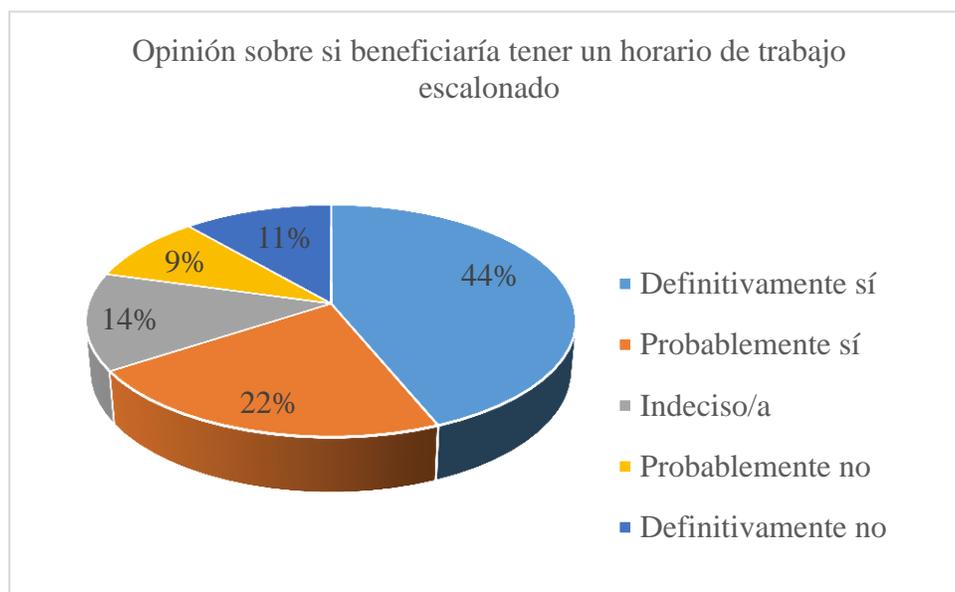


Fuente: elaboración propia, año 2019

Resulta agradable conocer la expresión del sujeto de investigación respecto al efecto que tiene el tránsito vehicular ante la relación del mismo con el equipo de trabajo, puesto que la mayor expresión es que raras veces la relación se ve perjudicada, sin embargo, en este enunciado las respuestas decaen al manifestar que a menudo la relación se ve afectada y que puede ser frecuentemente.

Gráfico No. 9

¿Cree que le beneficiaría tener un horario de trabajo, en el que no tuviera que manejar en las horas de mayor congestiónamiento?

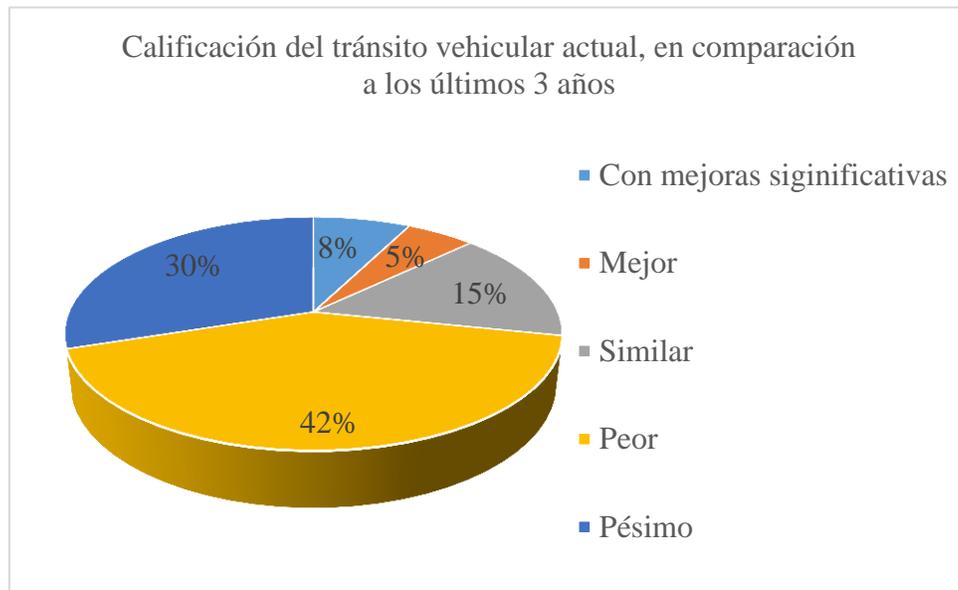


Fuente: elaboración propia, año 2019

Ante el cuestionamiento de tener horarios de trabajo que les eviten tener que manejar en las horas de mayor congestiónamiento vehicular en la ciudad de Guatemala, la reacción del sujeto es mayormente una exclamación aseverando que en definitivo sería de beneficio, por lo que se considera que el sujeto de investigación vería bien que se implementara una modificación al horario de las jornadas laborales.

Gráfico No. 10

¿Cómo calificaría el tránsito vehicular actual, en comparación a los últimos 3 años?

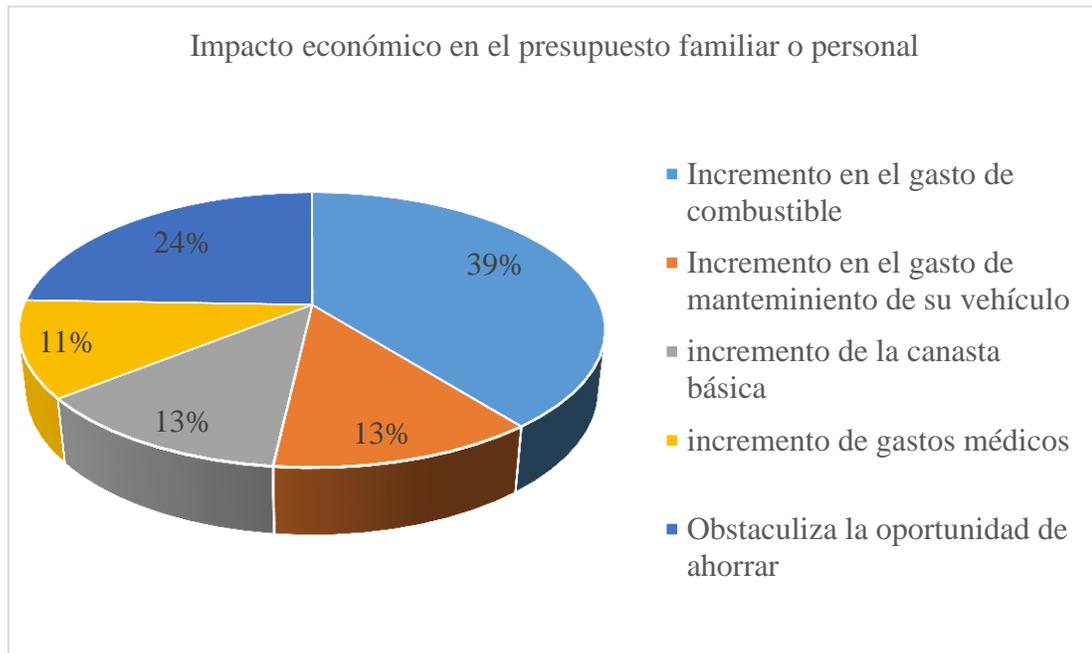


Fuente: elaboración propia, año 2019

De igual forma que con el cuestionamiento anterior, en esta interrogante se revela una exclamación importantemente alta del sujeto de investigación, el cual denota, que en relación a los últimos 3 años ha podido ver como el problema del congestionamiento vehicular ha empeorado, a la vez se refuerza con un porcentaje muy importante que también manifiesta que la evolución de dicha problemática la puede calificar como pésima, haciendo ver que esta problemática puede ir en aumento perjudicando cada vez más a la ciudadanía.

Gráfico No. 11

¿Cuál es el impacto principal en su economía familiar o personal derivado del tránsito vehicular?

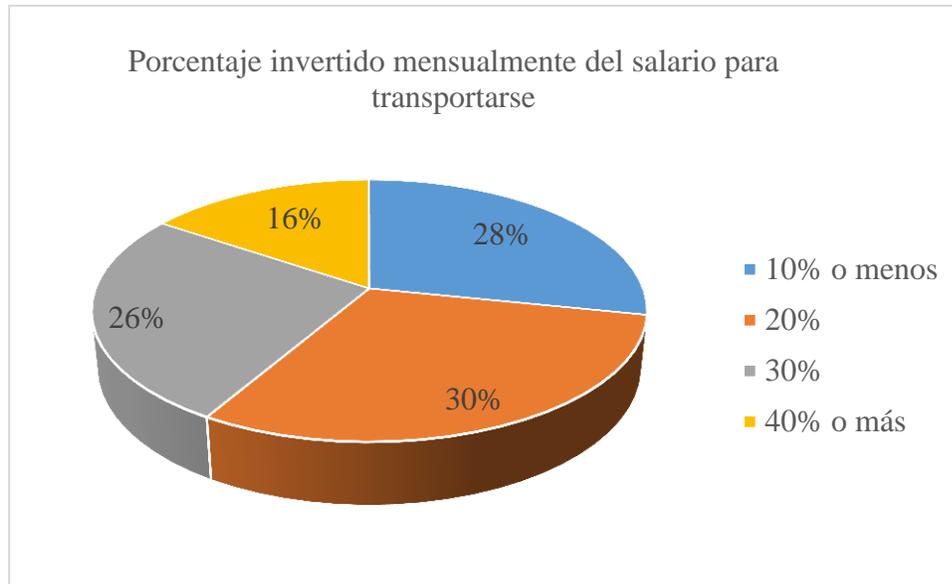


Fuente: elaboración propia, año 2019

Dentro de los efectos que se revelan a causa del congestionamiento vehicular, es alta la manifestación del sujeto de investigación que hace saber que su economía se ve afectada por el incremento en el gasto de combustible lo cual repercute a la vez obstaculizando la oportunidad de poder ahorrar.

Gráfico No. 12

¿Qué porcentaje de su salario es invertido mensualmente para transportarse?

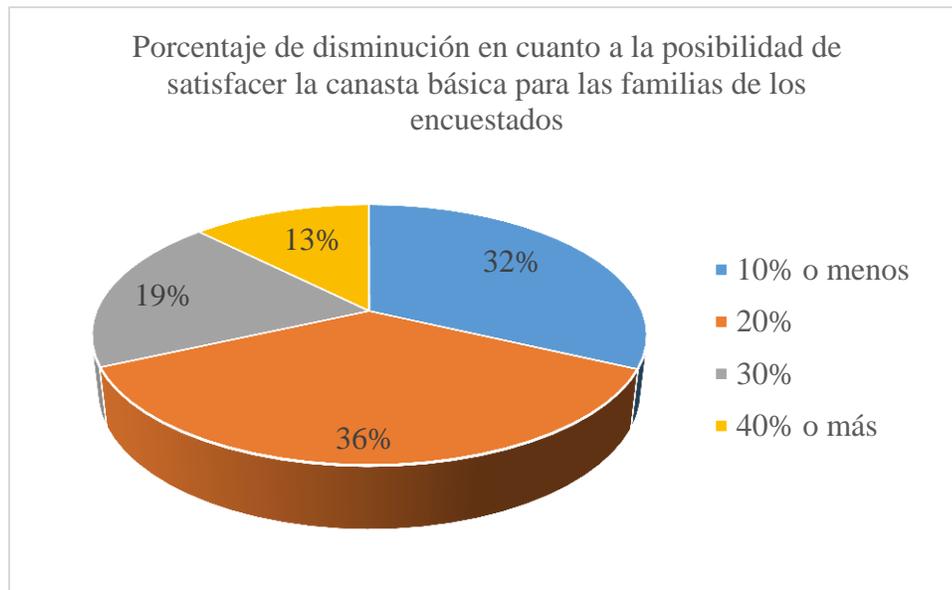


Fuente: elaboración propia, año 2019

El sujeto de investigación ha revelado que el costo para trasladarse diariamente de su hogar al trabajo y del trabajo a su hogar es equivalente a un 20% de su salario mensual, pudiendo incrementarse este porcentaje hasta un 30% o un 40%, situación que en relación a la pregunta anterior devela por qué la expresión de que les afecta en la economía impidiéndoles ahorrar.

Gráfico No. 13

¿Qué porcentaje considera que ha disminuido su posibilidad de satisfacer la canasta básica para su familia?

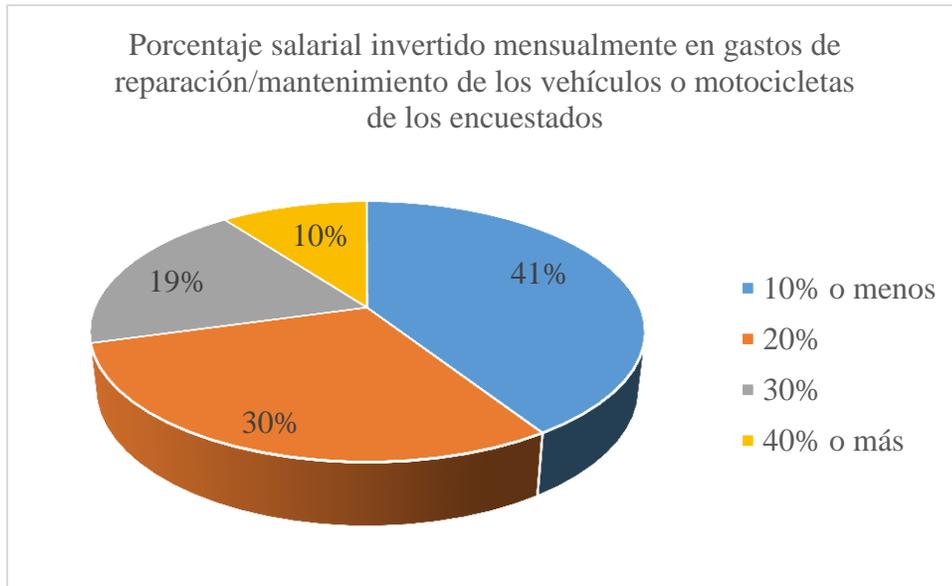


Fuente: elaboración propia, año 2019

Es realmente sorprendente como la problemática del congestionamiento vehicular en Guatemala está limitando al sujeto de investigación en la adquisición de los productos contemplados en la denominada canasta básica familiar, este reflejo se denota en un rango de 20% al 10% que limita la posibilidad de adquisición. Por lo que económicamente es relevante la afección del congestionamiento para el sujeto por el gasto en el combustible, el obstáculo para ahorrar y la limitante para adquirir los productos de la canasta básica.

Gráfico No. 14

¿Qué porcentaje de su salario es invertido mensualmente en gastos de reparación/mantenimiento de su vehículo o motocicleta?

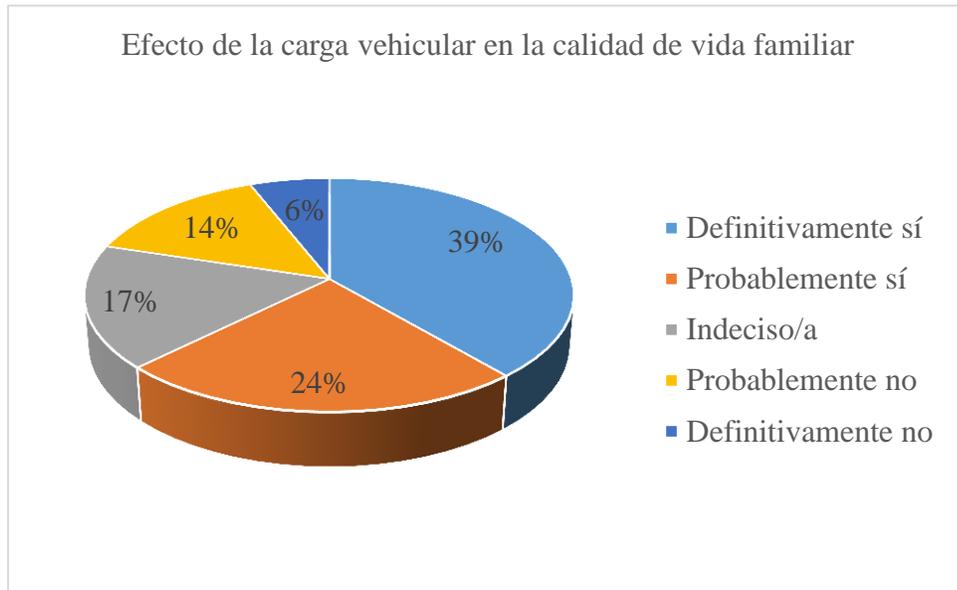


Fuente: elaboración propia, año 2019

Una situación más que manifiesta el sujeto de investigación en relación a su economía es que la inversión mensual que éste realiza en reparaciones o mantenimiento de su medio de transporte puede ser ascendente del 10% al 20% pudiendo ser este rango el mismo que limita la adquisición de los productos de la canasta básica

Gráfico No. 15

¿Considera que la carga vehicular diaria, afecta la calidad de convivencia con su familia?

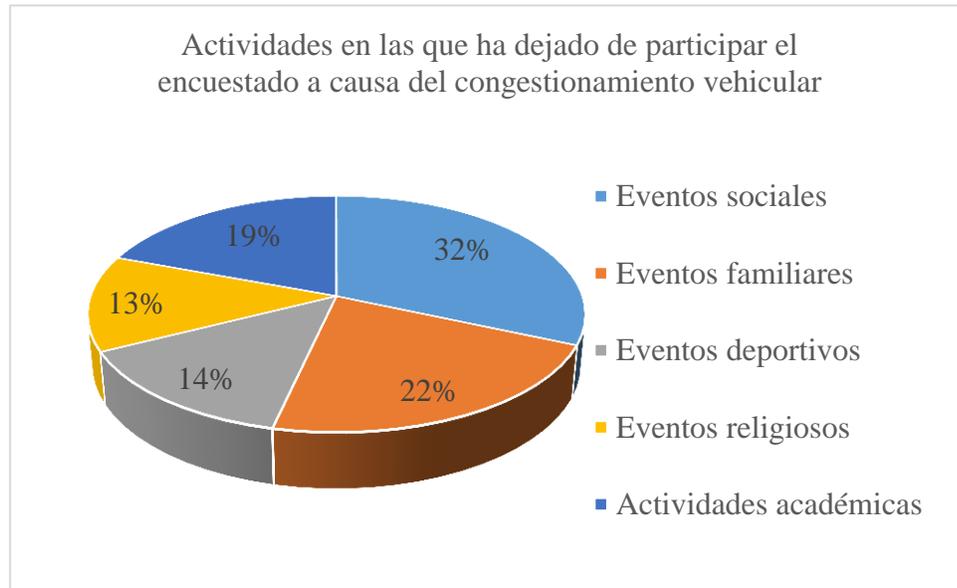


Fuente: elaboración propia, año 2019

El presente estudio, devela el sentir del sujeto ante la calidad de relación que está teniendo con su familia, considera definitivamente que por la carga vehicular y por ende el tiempo que invierte en desplazarse, está perjudicando el vínculo que debe existir con la familia. De la muestra se perciben dos opiniones, donde la primera manifiesta que en definitivo la relación familiar se ve afectada, y la segunda expone una respuesta indecisa con inclinación a un sí. Lo que revela que en realidad es un tema al que se debe poner verdadera atención.

Gráfico No. 16

¿En qué actividades ha dejado de participar a causa del congestionamiento vehicular?

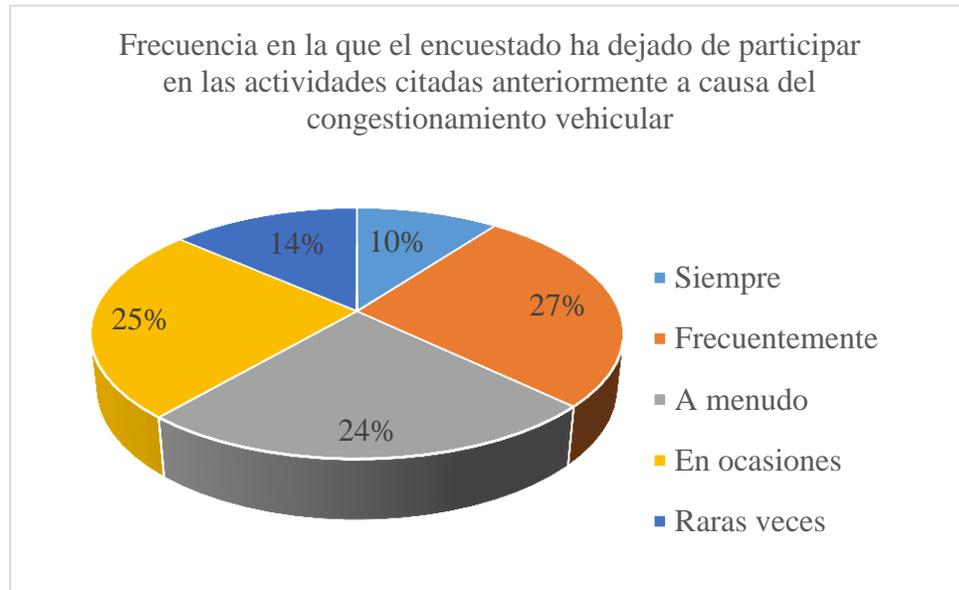


Fuente: elaboración propia, año 2019

De igual forma, como el congestionamiento vehicular está afectando factores económicos, laborales y familiares, este estudio también devela que el medio social al igual que los anteriores es otro aspecto de la vida personal del sujeto que es afectado, predominantemente, dentro de este factor general resaltan los eventos familiares, es de tener cuidado con las actividades académicas puesto que la oportunidad de crecimiento académico se puede llegar a limitar circunstancialmente su experiencia laboral.

Gráfico No. 17

¿Con qué frecuencia ha dejado de participar en las actividades citadas anteriormente a causa del congestionamiento vehicular?

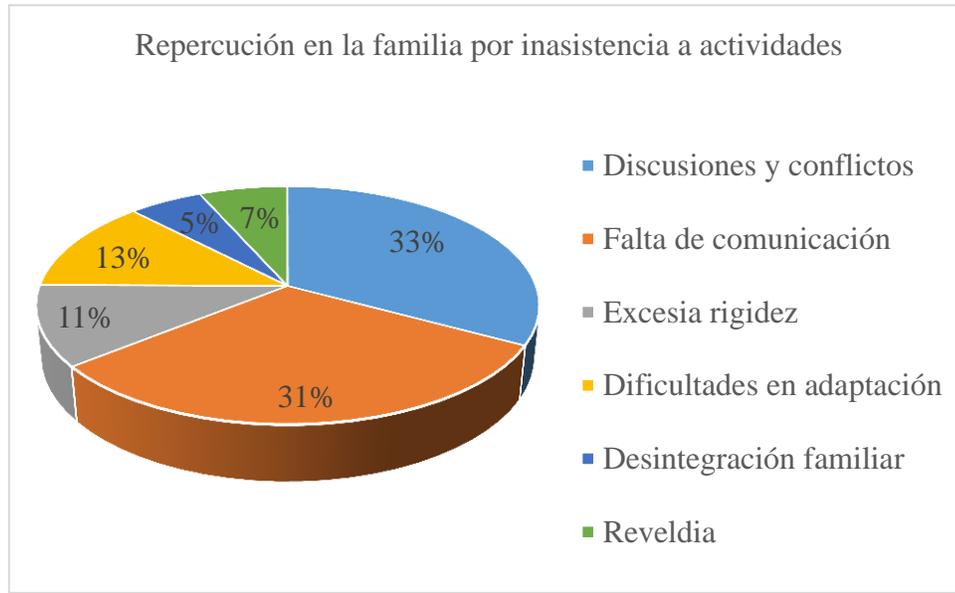


Fuente: elaboración propia, año 2019

Es evidente la manifestación que el sujeto está develando ante la limitación para poder participar en eventos de toda índole que le permiten relacionarse fuera de la rutina laboral y familiar, claramente en algunos acontecimientos unos más que otros, sin embargo, éstos en compendio son relacionados al ámbito social, por lo que, el ausentismo a estas actividades es mayormente frecuente.

Gráfico No. 18

¿De qué manera repercute la ausencia de dichas actividades en la convivencia con su familia?

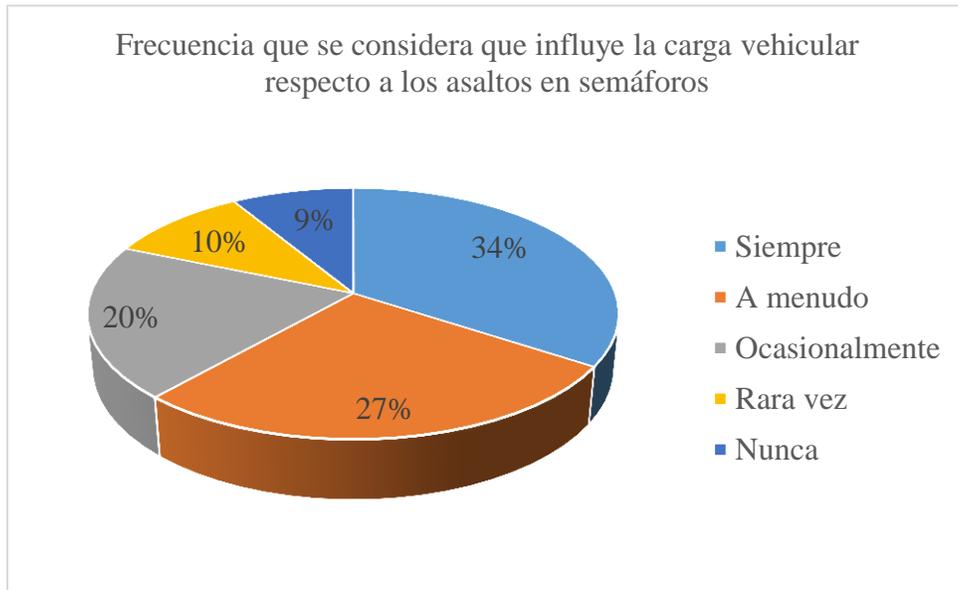


Fuente: elaboración propia, año 2019

Retomando un tema anterior, la evidente inconformidad del núcleo familiar ante la ausencia o la demora del sujeto a las distintas actividades que fortalece el vínculo familiar se ve manifestada principalmente por la falta de comunicación, así como por discusiones y conflictos provocados por aspectos que no solo están afectando en el ámbito laboral de las personas sino que el estrés, el cambio de humor, entre otros de los efectos del congestionamiento vehicular también perjudican a las familias.

Gráfico No. 19

¿Con qué frecuencia considera que influye la carga vehicular respecto a los asaltos en semáforos?

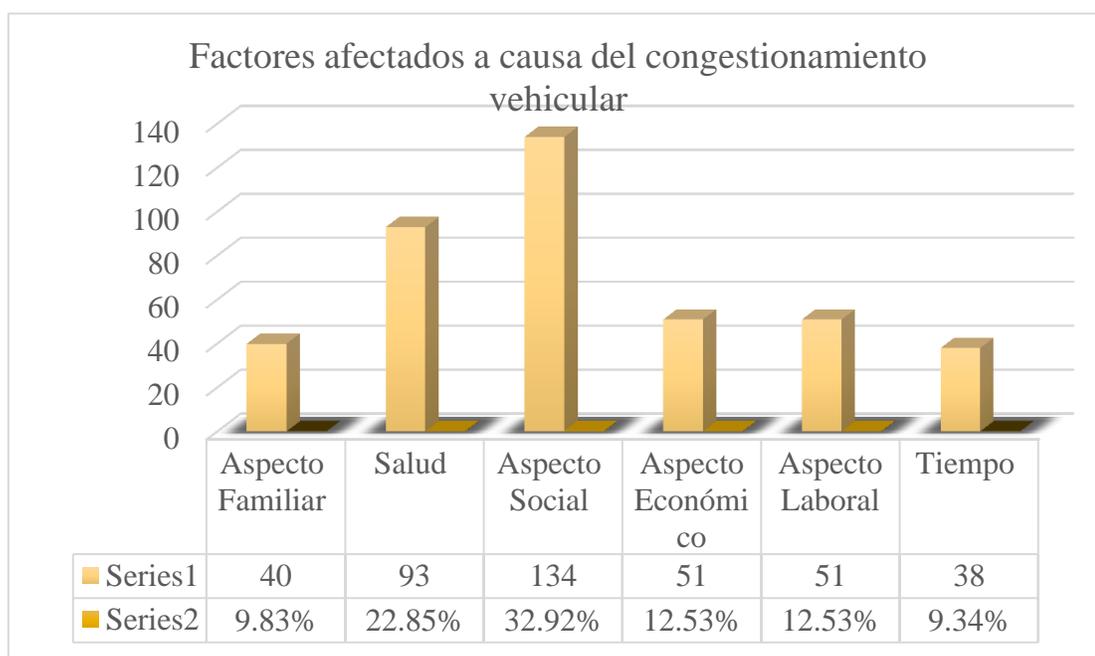


Fu Fuente: elaboración propia, año 2019

El sujeto manifiesta que la problemática delincriminal respecto a los asaltos en semáforos también puede contribuir en la carga vehicular considerando que ante un evento de estos siempre perjudican en el desplazamiento de los vehículos.

Gráfico No. 20

¿En los aspectos contemplados en la presente encuesta, qué factor considera que le perjudica más a causa del congestionamiento vial?



Fuente: elaboración propia, año 2019

Al cuestionar a las personas que forman parte del sujeto de investigación, se pronunciaron variedad de respuestas las cuales fueron agrupadas según su frecuencia en que se repetían las mismas. El gráfico 16 enfatiza el impacto que el tránsito vehicular tiene en los eventos sociales y en el presente gráfico se puede confirmar dicho suceso debido a que el 32.92% de la población se inclinó al aspecto mencionado anteriormente. La salud de los encuestados es el segundo aspecto más afectada con un porcentaje del 22.85% lo cual se encuentra íntimamente relacionada convirtiéndolo en un efecto dominó, donde un aspecto afecta a otro y así sucesivamente. De igual manera se puede observar que tanto el aspecto económico como el aspecto laboral coinciden en la manera en que afectan ya que ambos muestran un porcentaje del 12.53% siendo esto una prueba de que cada aspecto se encuentra íntimamente relacionado.

Capítulo 3

Discusión

3.1 Extrapolación

En la presente investigación fue necesario presentar una extrapolación en base a los resultados obtenidos del trabajo de campo realizado, los cuales se muestran en el capítulo 2 del presente artículo, con el objeto de exponer y comparar los principales hallazgos provenientes de la recopilación de datos con las teorías o autores relacionados a la temática en cuestión.

De los resultados obtenidos en esta investigación, se puede deducir que los efectos del tránsito vehicular no discriminan a ninguna de las personas que representan la muestra poblacional. Como primer hallazgo se tiene el hecho de que las personas se exponen casi cuatro veces más veces más en el congestionamiento vehicular, del tiempo prudencial que tardarían en llegar a sus establecimientos laborales, es decir, que las personas que se trasladan en automóvil o en motocicleta en promedio tardan 79 minutos (1 hora con 19 minutos) en arribar a su trabajo, mientras que, sin tránsito, solamente demoraría 21 minutos, tratándose de un aumento del 385% en relación al tiempo de traslado. Además de la problemática del tiempo, el estrés laboral y los conflictos laborales se hacen presentes como resultado de dicho evento.

Se definió el estrés como “una respuesta psicológica negativa a un estresor, producida como resultado de la presencia de estados psicológicos negativos (Nelson & Simmons, 2003)” (Teiró, J. M., 2009, p. 15). De acuerdo con los autores, el estrés se presenta como una respuesta a las situaciones negativas, siendo un estresor el tránsito vehicular, debido al sometimiento excesivo, éste estado de cansancio se refleja como un problema en el ámbito empresarial donde se expone al trabajador a un colapso tanto físico como mental provocado por la exigencia de un rendimiento superior, afectando de manera negativa su entorno laboral. La mayor parte de los encuestados afirmaron que el estrés es uno de los efectos más recurrentes que padecen, debido a éste, las jornadas de trabajo se vuelven largas y tediosas. En las personas se manifiesta la dificultad para separar la vida laboral de los factores ajenos a ésta, el estrés a causa del congestionamiento tiene

un impacto en el comportamiento de las personas y, por ende, en su trabajo. El estrés laboral provoca que el trabajador no posea los recursos necesarios para hacer frente a la demanda que se le exige y provoca que sus recursos se vean superados a causa de una elevada presión. Cuando se sufre estrés laboral los síntomas más evidentes se presentan en el comportamiento y en el estado de ánimo.

Conforme transcurren los años, el ser humano se ve afectado tanto física como emocionalmente. Hace diez años ya se estaba hablando de la existencia de un estrés laboral por un sinnúmero de razones y, en este caso, a consecuencia del tiempo excesivo en el tránsito vehicular el estrés producido se ve reflejado en el área laboral afectando tanto a la persona como a las empresas, reduciendo, no sólo la calidad de vida de los colaboradores, sino también la productividad de las mismas en su desempeño laboral.

“...no existe diferencia cualitativa entre conflicto laboral y conflicto social. El trabajo es factor esencial del conflicto social: las tensiones laborales serán siempre expresión de las tensiones sociales y éstas de aquellas (Maravall, 1968 & Lacalle, 1975)” (Fernández, M., 1996, p. 10). La palabra conflicto implica una diferencia percibida entre dos o más personas, la cual puede llegar a afectar a un grupo de individuos. Los conflictos laborales pueden provenir de diversos factores, tales como; la falta de comunicación, las diferencias estructurales, la ambigüedad de roles, la incompatibilidad de metas, un sistema de recompensa pobre, entre otras, sin embargo, debido a los roles sociales, el conflicto laboral se deriva de la expectativa de una situación de desequilibrio en los roles sociales los cuales se constituyen en un importante estresor potencialmente dañino para la salud y el bienestar individual, la relación directa entre conflicto externo-laboral trae consecuencias para las empresas, reflejando niveles altos de ausentismo y estrés laboral, e inversa entre laboral-externo e insatisfacción laboral con un aumento en situaciones de estrés. Disociar no podrán dividirse tales conceptos ya que no importa cuál se vea afectado de primero, si el social o el laboral, siempre repercutirá en ambos aspectos sin marginar alguno, es decir, se verán afectados de manera paralela. Desde el punto de vista de la investigación y según los resultados obtenidos tras la recopilación de datos, se pudo comprobar que el tránsito vehicular es uno de los principales factores que genera tales conflictos. El tiempo de traslado matutino del domicilio de

los trabajadores hacia su establecimiento laboral ocasiona constantes cambios de humor debido al estrés que produce en cada uno de los individuos conducir por un largo tiempo, propiciando un ambiente hostil, ideal para dar inicio a los conflictos laborales.

Es prudente que se tomen medidas tanto cada colaborador a título personal como las instituciones por el bienestar de sus colaboradores, considerando que los conflictos laborales que sean generados por el estrés que los colaboradores lleven al trabajo es por factor externo que de igual forma va a perjudicar la relación dentro de los diferentes equipos de trabajo. Son muchas las acciones que se pueden plasmar, sin embargo, de momento se plantean dos recomendaciones que pueden ser viables al respecto: a) impartir charlas periódicamente enfocadas al manejo del estrés. b) evaluar la posibilidad de cambiar los horarios de la jornada laboral en los puestos de trabajo que sea conveniente, a modo que los colaboradores debían transitar en horarios menos congestionados.

El segundo hallazgo, según los resultados de la investigación, el 69% de la muestra poblacional afirma que el congestionamiento vehicular afecta negativamente su desempeño laboral. Más de la mitad de la población se ha caracterizado por manifestar desde un desempeño promedio hasta un desempeño bajo en cuanto a las labores. El estudio pinta un cuadro de usuarios que tienen dificultades para llegar a su trabajo y volver de él todos los días, desequilibrando la productividad de las empresas. Cuando un factor como el estrés afecta a una persona, no solamente repercute en la sociedad o en el desempeño laboral, sino que también se refleja una pérdida en la capacidad de solucionar problemas originando hasta un bloqueo de sus habilidades físicas e intelectuales, dando como resultado una baja productividad en la organización debido al incumplimiento de la visión y misión planteada por la empresa, trayendo consigo graves consecuencias que podría llegar al extremo de despidos o deserción de personal.

Fleitman, en el mundo empresarial, define “la visión se define como el camino al cual se dirige la empresa a largo plazo y sirve de rumbo y aliciente para orientar las decisiones estratégicas de crecimiento junto a las de competitividad”.

(<https://www.promonegocios.net/mercadotecnia/mision-concepto.htm> recuperado: 02.03.2019). El cumplimiento de la visión empresarial requiere que la organización cuente con el personal más competente disponible, para poder cumplir con las mismas a largo plazo de manera estratégica, tal y como lo define la cita anterior, el reforzar el desarrollo personal mejora el desempeño laboral a través del fortalecimiento del clima laboral que inspire compromiso, responsabilidad, excelencia y mejora continua.

Sister (2014) señala:

Cuando los trabajadores desconocen la visión de la empresa, todo su potencial laboral se enfoca solamente en su realización personal, es decir, en alcanzar sus propios ideales; el empleado trabaja en pro de buscar su propio beneficio y vive al día, porque probablemente sus esfuerzos estén radicados solo en la retribución económica y no en el beneficio que como parte empresa se pueda conseguir. (<http://sistemaepic.com/la-importancia-de-que-todos-los-empleados-conozcan-y-compartan-la-vision-de-la-empresa/> recuperado: 02.03.2019)

En la cita anterior señala la importancia de que el empleado conozca la visión de la empresa, primeramente, toda empresa debe contar con pautas que le sirvan de guía a los trabajadores para ser emprendedores. Si cada uno de ellos trazara sus propios objetivos se estaría tratando de un individualismo y no de una organización. Asimismo, se derivan otros problemas que ponen en riesgo estos factores, tales como el incumplimiento en los horarios de entrada al establecimiento laboral, por ende, afecta el incumplimiento en actividades programadas, perjudicando el desempeño laboral.

La investigación demuestra un porcentaje excesivo en cuanto a las personas que califican su desempeño laboral de promedio a bajo, esto está íntimamente relacionado con la misión y visión de la organización, ya que éstas se ven perjudicadas debido al cansancio al que recién se enfrentaron en el transcurso de su recorrido hacia la organización y traen con ello la posibilidad de caer en pérdidas.

Chaparro, G. F. V. (2015) menciona “Lo más razonable es que la “Misión” de la empresa esté planteada con una “Visión” a largo plazo, por lo que es necesario que los objetivos sean coherentes con la planificación estratégica.” (p. 11) La misión, visión y los objetivos están relacionados entre sí, ya que cada uno depende del otro, sin embargo, el logro de éstos inicia desde la gerencia administrativa a través de una implementación estratégica, avalada en principios, herramientas, tomando en consideración las debilidades y fortalezas internas de la empresa que, en este caso, actúa como protagonista el tránsito vehicular. Sin embargo, para los colaboradores es difícil poder cumplir con los objetivos, se observa a través de un desempeño promedio que únicamente están tratando de sobrellevar su trabajo debido al cansancio y estrés que le produce el tener que atravesar el tránsito todos los días. Un desempeño promedio, indica que el cumplimiento, tanto de los objetivos como de la misión y visión está en riesgo.

Las empresas deben tener claro hacia dónde quieren llegar, el rumbo que deben tomar y como llegar y esa es la razón de ser de la visión, misión y objetivos, por lo que deben evitar a toda costa los impedimentos que les obstaculicen el alcanzar lo planeado. por lo que se recomienda que las empresas puedan combatir un poco la repercusión del congestionamiento a la empresa, la propuesta es que se promueva tanto al sector público como al privado la reestructura de horarios tanto para empresas como para colegios así distribuir la carga laboral, promover que las empresas e instituciones de gobierno pueda proporcionar transporte colectivo a sus colaboradores para reducir la cantidad de vehículos en las calles, fomentar la cultura de que los propietarios de vehículos puedan organizarse con vecinos y/o compañeros para turnar el uso de los vehículos con el fin de contribuir a la economía del colaborador y la reducción de vehículos transitando.

El tercer hallazgo de la investigación se observa que el clima laboral no es óptimo, las relaciones entre los compañeros de trabajo en muchas ocasiones son hostiles y esto se debe al estrés ocasionado por el tránsito vehicular. El clima laboral está relacionado con la alta rotación, la baja productividad, las dificultades en la comunicación y los conflictos laborales. El sujeto de investigación indicó que el tránsito vehicular afecta el clima laboral de su empresa en lo que se refiere al incumplimiento de labores y el retraso en las actividades agendadas como principales efectos, ambos representados por el 21% de la población, tal dato también tiene relación con el

incumplimiento de la misión, visión y objetivos de las empresas y produce a su vez un estrés laboral representado por un 15%, el cual se mencionó anteriormente, y cansancio extremo, equivalente al 18% de la población.

Mendoza (2009) “La motivación no es una variable observable directamente, sino que tenemos que inferirla de manifestaciones externas de la conducta de nuestros alumnos y aquí es donde puede haber problemas.” (p.6) La empresa es un ente que por sí mismo no puede alcanzar sus objetivos, ésta siempre necesitará personas que la ayuden a cumplir sus metas. Por lo tanto, la motivación del empleado es de donde obtiene la clave del éxito y los máximos beneficios económicos.

Cuando el empleado entra en una fase de desmotivación, empieza a perder el entusiasmo con el que inició, por ende, su rendimiento empieza a verse reducido y la calidad del trabajo que realiza queda afectado cometiendo ineficiencias por la falta de atención hacia las tareas a realizar. Con relación a la cita anterior, los encuestados poseen un nivel bajo de motivación, al expresar su cansancio laboral, ésta motivación es fundamental para aumentar la productividad laboral y el trabajo de equipo en las diferentes actividades a realizar, además de asegurar que cada una de las personas de la organización se sienta realizada en su puesto de trabajo y se identifique con los valores de la empresa. De esta forma, los trabajadores se consideren parte de la empresa y trabajar para conseguir mejores resultados para sí mismos y para la empresa.

El tener que conducir jornadas de 2 horas con 40 minutos (tiempo de traslado desde su domicilio hasta su trabajo y viceversa), todos los días es agotador, una persona cansada no rinde al 100%, dato reflejado en los resultados, no está motivada completamente, y en muchas ocasiones simplemente realizan el trabajo porque no tienen otra alternativa mas no le ponen el suficiente empeño, es aquí cuando la desmotivación se hace presente y no permite que la empresa avance y supere sus niveles de eficiencia.

NeoAttack, agencia de marketing digital define:

La imagen corporativa o la imagen de marca, es el conjunto de creencias, actitudes y percepciones que tienen los públicos sobre una empresa o marca. Es decir, es la forma en que

ese público interpreta el conjunto de señales procedentes de los productos, servicios y comunicaciones, emitidas por la marca. (<https://neoattack.com/que-es-la-imagen-corporativa/> Recuperado: 03.03.2019)

Una empresa no se promociona únicamente con la calidad de los productos que ofrece a su público, el personal que atiende la misma refleja la calidad del servicio que ésta ofrece. En relación con los hallazgos anteriores, si se engloba los resultados obtenidos se puede observar un conjunto de factores negativos como, estrés laboral, desmotivación, bajo rendimiento, cansancio extremo, conflictos laborales, problemática en el cumplimiento de la misión, visión y objetivos, entre otros aspectos, todos giran alrededor de un mal servicio al cliente poniendo en juego la imagen de la empresa, todo a causa de las largas distancias recorridas en tiempo por el congestionamiento vehicular.

En definitiva una persona que no está cómoda, que está cansada de la suma de las jornadas laborales y las jornadas de congestionamiento que puede estar quitando más de 4 horas diarias entre otros factores puede provocar inconformidades dentro de los diferentes equipos de trabajo, por tal motivo se replantea la recomendación de realizar un programa de talleres dirigidos a los colaboradores que puedan contemplar temas relacionados a la motivación y el cuidado que deben respecto a la imagen de la empresa, sin embargo, este último lo pueden percibir como una carga, es por ello que se recomienda que puedan contemplar la opción de impartirles temas de manejo del estrés tanto a nivel individual como colectivo. Adicional se recomienda que pudiera haber en las áreas de trabajo espacios libres de trabajo donde los colaboradores puedan tener cortos periodos de relajación, recreación, distracción, descanso entre otros.

El estudio realizado reveló un dato importante que influye de manera económica a las personas que circulan por las vías de tránsito de la ciudad de Guatemala. No solamente les causa un problema emocional, como el estrés, sino que también repercute en el salario de los trabajadores. Las personas invierten casi cuatro veces más de su salario mensual en gastos de combustible ya que normalmente el sujeto de investigación invierte un 20% para trasladarse a su trabajo, y el

estudio arrojó que únicamente deberían de invertir un 5.19% de su salario. Por otro lado, este gasto excesivo también impide que las personas puedan ahorrar, causando en cada una de ellas más preocupaciones.

“Nuestra disposición a pagar cierto precio por la moneda de un país se debe, en última instancia, a que esa moneda posee un poder adquisitivo sobre bienes y servicios en ese país (Kassel, 1922)” (Feenstra, R. C. & Taylor, A. M., 2012, p. 63). Es decir, el poder adquisitivo es la cantidad de bienes o servicios que pueden adquirirse con cierta cantidad de dinero, tomando en cuenta los precios de los mismos. En la actualidad la posibilidad de adquirir bienes o servicios es cada vez más compleja, puesto que se ha producido un aumento en los precios de éstos y por ende el poder adquisitivo disminuye tomando en cuenta que los ingresos de los trabajadores no han crecido al mismo ritmo. En base a los resultados de la investigación, se observa como el tránsito vehicular afecta en el poder adquisitivo de las personas, ya que a causa del mismo las personas incurren en gastos extra, sólo en gastos de combustible, gastos de reparación y mantenimiento de vehículo se invierte el 30% del salario mensual de un trabajador, sin contar los gastos médicos a causa del estrés que se manifiesta durante el recorrido matutino hacia los establecimientos laborales, entre otros. También se detectó una disminución en el poder de adquisición de la canasta básica en un 20%, entonces, no solamente se trata del aumento de precios, sino que también se trata del desgaste que sufren los ingresos mensuales a causa de gastos impuestos por factores externos como lo es el congestionamiento vehicular.

Mascaraque & Aparicio (2010) indican: “El flujo circular de la renta recoge los intercambios entre producción en bienes y servicios y los factores que tienen lugar entre las economías domésticas y las empresas.” (p. 146). Es un modelo que define el funcionamiento de cualquier actividad económica, es decir, que es la circunstancia donde las empresas producen bienes y servicios a través de la prestación de servicios y los consumidores a su vez, estos adquieren bienes y servicios que son producidos por las mismas.

EL flujo circular se ve afectado para algunos bienes y servicios producidos puesto que el gasto de combustible producido por la alta carga vehicular reduce la capacidad del consumidor para

adquisición, principalmente aquellos que no se encuentran catalogados dentro de insumos de primera necesidad, como por ejemplo las actividades de recreación familiar, entre otras.

En este hallazgo se puede retomar o reforzar la recomendación planteada en el hallazgo 2, donde básicamente se trató de despejar las vías y arterias de la ciudad para reducir el congestionamiento y así este ya no repercute ni a través de los efectos del estrés ni en los colaboradores ni en la empresa. Las medidas planteadas también pueden ayudar a reducir los costos que cada propietario de carros realiza al mes en relación al vehículo. Dentro de las recomendaciones citadas, está: reestructura de horarios tanto para empresas como para colegios así distribuir la carga laboral, con esta acción se pueden ahorrar gasolina, depreciación del vehículo y tiempo considerando que a menos carros el consumo de gasolina es menor, se está desgastando menos el vehículo y llegan más rápido y más contentos; que las instituciones proporcionen transporte colectivo a sus colaboradores ya sea que la institución o los colaboradores corran con los gastos, ambas formas ahorrará costos al colaborador, reducirá la carga vehicular, los tiempos por lo que los colaboradores también reducirán su cansancio de manejar en el congestionamiento; propietarios de vehículos puedan organizarse con vecinos y/o compañeros de trabajo para turnar el uso de sus vehículos con el fin de contribuir a la economía del colaborador y la reducción de vehículos transitando, y otros factores contemplados en este mismo párrafo.

El quinto hallazgo refleja cómo, a causa del congestionamiento vehicular, los encuestados presentan problemas de salud y conjuntamente tienen un conflicto en el aspecto social, es decir, que el 55.77% de la población se ve afectada en estos aspectos. Sin embargo, indirectamente también afecta al resto de la población ya que la totalidad de las personas que formaron parte de la investigación presentan otros problemas que dan origen a problemas de salud y por consiguiente a conflictos sociales. Entonces, la calidad de vida se ve seriamente afectada en cada uno de los ciudadanos y no les permite desempeñarse al 100% en sus actividades laborales y tampoco les permite desarrollarse económicamente.

Smale, Tuson & Statham mencionan (2015) “...podemos considerarlo como un ejemplo de los problemas sociales relacionados con cambios en la familia, cambios en las pautas de empleo y la

atención a los niños”. (p.16). En la cita anterior se observa cuáles son los aspectos que forman parte de los problemas sociales. Tales problemas son un conjunto de las situaciones que rodean a las personas, familia, trabajo, entre otros. Estos puntos están íntimamente relacionados ya que por lo general las personas lo reflejan en su estado de ánimo, en este caso se observa como el tránsito vehicular produce conflictos sociales, de los cuales se derivan el 33% de la población las discusiones y conflictos y el 31%, problemas de comunicación.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define: “La salud es el completo bienestar físico, mental y social del individuo y no solamente la ausencia de enfermedad.”(Álvarez, F., 2011 p. 15) Y “Tratar de promover y mantener el mayor grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores de todas las profesiones, prevenir todo daño causado a la salud de estos por las condiciones de su trabajo, protegerlos en su empleo contra los riesgos resultantes de la presencia de agentes perjudiciales a su salud, colocar y mantener al trabajador en un empleo adecuado a sus actividades fisiológicas y psicológicas, en suma, adaptar el trabajo al hombre y cada hombre a su trabajo.” (Álvarez, F., 2011 p.19). El caos vehicular resulta ser una gran amenaza para la salud, ya que el constante ruido genera enfermedades tanto físicas como mentales. Las personas que están expuestas al estrés vehicular originan cambios de conducta hasta un punto incontrolable y se presentan tanto en el ambiente laboral como en el ambiente familiar. Además del mal diseño e insuficiencia de infraestructura los problemas se originan por una equivocada cultura vial. Al hablar de la salud física y mental se puede tomar en cuenta las jornadas laborales, según lo establecido en la ley la jornada matutina es de 8 horas, sin embargo, no se ha tomado en consideración las horas que los trabajadores pasan dentro del tráfico, alargando tal jornada a 2 horas con 38 minutos, convirtiéndolo en una jornada de más de 10 horas donde el trabajador está expuesto a estrés, conflictos presiones, preocupaciones, entre otras y el efecto que produce recae en su salud.

Para todas las personas del territorio de Guatemala, es de conocimiento que el tránsito vehicular es solamente uno de los diversos problemas sociales que acontecen, entre todos los problemas sociales, problemas familiares, cargas laborales y sumada la carga vehicular que diariamente en

doble jornada deben enfrentar los colaboradores están provocando que tambalee la salud de los colaboradores y esto está alcanzando aun a dañar la salud mental, siendo suficiente para que lamentablemente se hayan vivido en la ciudad de Guatemala por lo menos un hecho lamentable en que sin motivo alguno varias personas fueron arrolladas. Por ello recomendamos que se establezca un buen diseño tanto dentro como fuera de las instituciones para repeler las diferentes consecuencias que está mostrando la problemática del congestionamiento.

Toda institución necesita contar con colaboradores, todos los colaboradores necesitan movilizarse a sus lugares de trabajo, por lo tanto, todos son actores importantes en las gestiones que se pueden implementar juntamente con las autoridades correspondientes. La propuesta es poder consolidar las propuestas anteriores:

- Cambio de horarios de la jornada laboral en los puestos de trabajo que sea conveniente considerando a la vez los compromisos de los colaboradores
- Desconcentración de la carga laboral, lograr reestructurando horarios en la ciudad, municipios y departamentos aledaños, con aprobación legal de las autoridades correspondientes para todo tipo de institución y entidades académicas.
- Proporcionar transporte colectivo a los colaboradores para reducir la cantidad de vehículos en las calles.
- Fomentar la cultura de compartir vehículos
- Programar talleres para los colaboradores de temas relacionados a la motivación, cuidado de la imagen empresarial, manejo del estrés individual y colectivo
- Espacios libres de trabajo en las instituciones
- Mejorar la infraestructura de las vías y arterias de la ciudad
- Mejor capacitación a los agentes de tránsito

3.2 Hallazgos y análisis general

De acuerdo al trabajo de campo se determinó que el 84% de las personas gasta entre 10% y 30% de su ingreso mensual en combustible para su vehículo, realizando un cálculo a priori, tomando en consideración que el parque vehicular del departamento de Guatemala, de acuerdo a la Superintendencia de Administración Tributaria, asciende 1,527, 504, y que se realice una erogación mensual promedio del 10% como mínimo de sus ingresos por vehículos, y tomando como base de cálculo el salario mínimo, el cual asciende al 2019 a Q2,992.37, puede estimarse un gasto de Q300.00 mensuales por vehículo.

De acuerdo a lo anterior los ciudadanos de la capital de Guatemala realizan un gasto aproximado de Q458,251,200.00 al mes alrededor de Q5,500,000,000.00 anuales. Aunque esta cifra se realizó con un cálculo aproximado basado en las respuestas de los encuestados, la cifra es impactante, tomando en consideración que la cantidad anual calculada expresa que el gasto de los ciudadanos del departamento de Guatemala en combustible supera la asignación presupuestaria nacional para el 2019 de los ministerios de Economía, Relaciones exteriores, Energía y Minas, Cultura, Trabajo, Ambiente y Finanzas en conjunto, siendo las erogaciones en combustible un 48.40% superiores al presupuesto de los ministerios antes descritos.

Si a este análisis que llama la atención por lo alto de las cifras, se agrega el hecho de que el poder adquisitivo de las personas se ve afectado en una forma negativa y que tiene un impacto económico, como se mencionó en la extrapolación al exponer los hallazgos al flujo circular de la economía, se presenta el fenómeno, que los ciudadanos guatemaltecos realizan una activación a la economía fuerte, principalmente al obtener su salario, pero a medida que transcurre el mes el simple hecho del gasto que se realiza en combustible y el tránsito vehicular excesivo, desestimula la visita de los guatemaltecos a comercios y por ende disminuye la adquisición de bienes y servicios, generando disminución en las ventas de las empresas de la capital de Guatemala.

Por otro lado, los guatemaltecos están expuestos a afectar su salud física al permanecer casi cuatro veces el tiempo necesario para trasladarse de sus viviendas a sus centros de trabajo, de acuerdo al médico Luis Antonio Chacón Montufar “los conductores están expuestos a sufrir estrés, como principal problema, debido a la situación angustiante que viven diariamente en el

embotellamiento, originando problemas de presión e incluso problemas de diabetes. Asimismo, tienen más probabilidades de desarrollar problemas renales, a causa del sedentarismo, problemas de colesterol, sobre peso e hipertensión arterial, haciendo que el corazón deba sobre esforzarse y dañe los vasos sanguíneos” esta situación genera un impacto en la calidad de vida de los guatemaltecos, no sólo en el costo de medicamentos para disminuir las afecciones físicas antes descritas, sino que desarrolla este tipo de enfermedades, genera cambios de hábitos, y en ocasiones puede impactar en el abandono de sus actividades laborales si la salud así lo requiere o despido debido a las mismas afecciones que los pueden imposibilitar a trabajar.

El doctor Chacón también expresa que “los problemas musculares también se hacen presentes debido a la mala postura que adopta el conductor, las enfermedades que afectan la columna por una mala postura son; dorsalgia, dolor intenso en la columna vertebral; cervicalgia, dolor en el cuello por una postura incorrecta y forzada por un largo tiempo; cifosis, curvatura de la columna vertebral; tortícolis, la más frecuente, entre otras” esta situación afecta la economía familiar al momento de realizar gastos constantes en medicamentos que disminuyan el dolor derivado de los problemas físicos sobretodo musculares y óseos, así como búsqueda de tratamientos para atender dichas afecciones físicas, se puede inferir que los problemas de postura para personal que realice tanto actividades administrativas como operativas y que laboran durante un período mínimo de ocho horas, puede generar efectos que empeoren la salud y por ende afecten el rendimiento laboral.

El doctor Luis Chacón también hace referencia a la ingesta inadecuada de alimentos, “las personas sufren problemas alimenticios debido a la alteración de los tiempos de comida ya que pueden producir una de las enfermedades más comunes, como la gastritis y reflujo, entre otras”, estos hábitos negativos de consumo de comida afectan el desarrollo intelectual y físico de las personas en su trabajo, nuevamente como resultado del excesivo tránsito vehicular.

Aparte del análisis físico de los efectos del tránsito vehicular en las personas y que afectan a los colaboradores de las empresas ubicadas en la ciudad de Guatemala, existe un impacto en la salud mental, de acuerdo con la psicóloga Vivian Cecilia Ortega Lemus “son diversos los factores a los

que un conductor se ve expuesto al transitar por las calles de Guatemala, desde afrontar un número significativo de vehículos en circulación, exponerse a conductas negativas de otros conductores, enfrentar actitudes imprudentes que ponen en riesgo su seguridad, circular con una carencia de espacio vial ordenado, entre otros.

La licenciada en psicología agrega respecto al impacto de dicha problemática en la salud mental “ante estas problemáticas debe tomarse en cuenta un aspecto poco valorado y estudiado, la salud mental y las consecuencias psicológicas y emocionales que estos eventos pueden ocasionar en las personas, las cuales al no ser trabajados o canalizados adecuadamente son trasladados a otros ámbitos como lo es el ámbito laboral” esta tendencia a encauzar los problemas de la salud mental derivados del tránsito vehicular al ambiente de trabajo, afecta en principio el clima laboral de las empresas de la ciudad de Guatemala, aumentando el estrés, los conflictos interpersonales, afectando la motivación del recurso humano, incrementando las posibilidad de renuncias o despidos en las organización, por ende aumenta el índice de rotación de personal, lo que se refleja en una elevación de costos de contratación, inducción y capacitación.

La licenciada Ortega agregó “el estrés y las consecuencias emocionales ocasionadas por esta problemática podrían reflejarse en el ámbito laboral al impactar en el actuar de los colaboradores; influyendo en el estado anímico de las personas, el cual puede afectar la forma de llevar a cabo sus actividades laborales y las relaciones interpersonales con sus compañeros de trabajo” de acuerdo a esta exposición también se incrementa el riesgo de no alcanzar los objetivos y metas empresariales, porque la motivación del recurso humano disminuye así como los efectos negativos del tránsito vehicular también limitan el desarrollo de las competencias de trabajo en equipo y comunicación efectiva.

Los efectos socioeconómicos del tránsito vehicular se reflejan en la economía tanto personal como de país, pero tiene implicaciones más profundas especialmente en las que se refiere a la salud física y mental, por lo que es recomendable que las empresas ubicadas en la ciudad de Guatemala empiecen a discutir el establecimiento de jornadas laborales flexibles u otras estrategias de gestión del recurso humano que permitan optimizar los resultados laborales y

minimizar la exposición al tránsito vehicular, debido a que gran parte de esta problemática se traslada a las empresas.

3.3 Conclusiones

1. El deterioro en el clima laboral, el aumento de los conflictos interpersonales, la baja en la motivación de los colaboradores y el incumplimiento o atraso en las actividades de trabajo se definen como los principales efectos que produce el tránsito vehicular matutino y vespertino en la productividad y rendimiento de los trabajadores, estos aspectos afectan considerablemente el logro de los objetivos y metas en las empresas.
2. La disminución del poder adquisitivo, el cual se refleja en una baja en la cantidad de bienes y servicios demandados por los ciudadanos del departamento de Guatemala se considera como la repercusión del tránsito vehicular en la economía de los trabajadores de la ciudad de Guatemala, este factor afecta la actividad económica no sólo de la capital del país sino de los municipios e incluso departamentos aledaños.
3. Se concluye que el impacto que produce el tránsito vehicular en la participación de los trabajadores de la ciudad de Guatemala en actividades sociales, culturales, deportivas e incluso eclesiásticas, se presenta en la disminución de la asistencia de las personas a eventos de dicha índole, pero se puede agregar que el tiempo para la recreación y compartir con la familia se reduce para las personas que laboran en la capital del país, pudiendo generar a futuro otro tipo de problemas sociales.

Capítulo 4

Referencias

4.1 Bibliográficas

1. Álvarez, F. (2011). *Salud ocupacional*. Colombia: Ecoe Ediciones. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>
2. Charro, F. V. (2015) *Dirección por objetivos*. Valencia: Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>
3. Feenstra, R. C. & Taylor, A. M., (2012). *Macroeconomía internacional* (2a. ed.). España: Editorial Reverté. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>
4. Fernández, M. (2003). *Condiciones de éxito y fracaso de la mediación laboral*. Madrid: Colegio Oficial de Psicólogos.
5. Fleicman, J. (2000). *Negocios exitosos*. Estados Unidos: McGraw Hill
6. Mascaraque, J. & Aparicio, J. (2010). *Economía. 1º bachillerato*. España: *Ministerio de Educación de España*
7. Mendoza, E. (2009). *La motivación*. Argentina: El Cid Editor
8. Smale, G., Tuson, G., & Statham, D. (2015). *Problemas sociales y trabajo social: hacia la inclusión y el cambio social*. (2da. ed.). Madrid: MORATA, S.L.
9. Teiró, J. M. (2009). *Estrés laboral y riesgos psicosociales*. Valencia: VNIVERSITAT de València <https://books.google.com.gt>

4.2 Digitales

10. Promonegocios.net. (2019, 2 de marzo). *Concepto de misión*. Recuperado de <https://www.promonegocios.net/mercadotecnia/mision-concepto.htm>
11. NeoAttack. (2019, 3 de marzo). ¿Qué es la imagen corporativa y para qué sirve? Recuperado de <https://neoattack.com/que-es-la-imagen-corporativa/>
12. Sistema EPIC. (2019, 2 de marzo). *La importancia de que todos los empleados conozcan y compartan la visión de la empresa*. Recuperado de <http://sistemaepic.com/la-importancia-de-que-todos-los-empleados-conozcan-y-compartan-la-vision-de-la-empresa/>

Anexos

**Cuestionario sobre los efectos socio-
económicos del tránsito vehicular en
Guatemala**

Fecha de elaboración: _____

El presente cuestionario tiene como finalidad recolectar datos relevantes, para realizar el trabajo de campo del artículo científico. Tales datos serán de vital importancia para determinar cuáles son los efectos socio-económicos del tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala. En virtud de lo anterior, se le agradecerá su colaboración para responder las preguntas que encontrará a continuación. No está de más enfatizar que los datos que usted exponga, serán tratados con profesionalismo, discreción y responsabilidad.

Edad: 20-29 años _____ 30-39 años _____ 40-50 años _____

Género: Masculino _____ Femenino _____

Instrucciones: A continuación, se presenta una serie de preguntas que usted debe responder, marque con una (X) su respuesta e indique la información requerida.

1. ¿Labora usted en la ciudad capital?

Si _____

No _____

2. ¿Qué medio de transporte utiliza actualmente para movilizarse en la ciudad de Guatemala?

Taxi u otro servicio en
automóvil _____

Motocicleta _____

Automóvil _____

Transporte público _____

Bicicleta _____

3. ¿Cuánto tiempo tarda en trasladarse de su domicilio a su trabajo?

45 minutos o menos _____

1 hora _____

1 hora y 30 minutos _____

2 horas _____

2 horas y 30 minutos o más _____

4. ¿Cuánto tiempo tardaría en trasladarse de su domicilio a su trabajo sin tránsito vehicular?

10 minutos o menos _____

10 - 20 minutos _____

20 - 30 minutos _____

30 - 40 minutos _____

40 - 50 minutos _____

50 minutos - 1 hora _____

Más de 1 hora _____

5. ¿De qué manera el tránsito vehicular afecta el cumplimiento de su horario de trabajo?

Incumplimiento en horario de entrada _____
Amonestaciones tanto verbales como escritas _____
Suspensión de empleo _____

Despido _____
Sanción económica _____
Afecta el cumplimiento de actividades programadas _____
Perjudica la productividad _____

6. ¿Cuál es el efecto que el congestionamiento vehicular produce en su salud?

Frustración _____
Nerviosismo _____
Cambios constantes de humor _____
Fatiga aguda o crónica _____
Gastritis u otros problemas de salud _____

Sudoración _____
Ansiedad _____
Estrés _____
Crisis asmáticas _____
Problemas auditivos _____
Enfermedades cardiovasculares _____

7. ¿Cuál es el efecto que el congestionamiento vehicular produce en el clima laboral de su trabajo?

Incumplimiento de labores _____
Desmotivación laboral _____
Cansancio extremo _____
Atraso en actividades agendadas _____
Deficiencia en atención al cliente y, en consecuencia, pérdida de clientes _____

Estrés laboral _____
Conflictos interpersonales _____
Incumplimiento de metas laborales _____
Inconformidad _____

8. ¿Cómo califica su rutina de traslado al trabajo, tomando en consideración el tráfico vehicular?

Excelente _____
Muy buena _____
Buena _____

Regular _____
Mala _____
Muy mala _____

Tediosa _____

9. ¿Cómo califica su desempeño laboral a consecuencia del tránsito vehicular previo a iniciar su jornada de trabajo?

Desempeño alto _____
Desempeño promedio alto _____
Desempeño promedio _____

Desempeño promedio bajo _____
Desempeño bajo _____

10. ¿Con qué frecuencia el tránsito vehicular afecta su relación con el equipo de trabajo?

Siempre _____
Frecuentemente _____
A menudo _____

Raras veces _____
Nunca _____

11. ¿Cree que le beneficiaría tener un horario de trabajo, en el que no tuviera que manejar en las horas de mayor congestionamiento?

Definitivamente sí _____
Probablemente sí _____
Indeciso/a _____

Probablemente no _____
Definitivamente no _____

12. ¿Cómo calificaría el tránsito vehicular actual, en comparación a los últimos 3 años?

Con mejoras significativas _____
Mejor _____
Similar _____

Peor _____
Pésimo _____

13. ¿Cuál es el impacto principal en su economía familiar o personal derivado del tránsito vehicular?

Incremento en el gasto de combustible _____
Incremento en el gasto de mantenimiento de su vehículo _____

Incremento de la canasta básica _____
Incremento de gastos médicos _____
Obstaculiza la oportunidad de ahorrar _____

14. ¿Qué porcentaje de su salario es invertido mensualmente para transportarse?

10% o menos _____
20% _____

30% _____
40% o más _____

15. ¿Qué porcentaje considera que ha disminuido su posibilidad de satisfacer la canasta básica para su familia?

10% o menos _____
20% _____

30% _____
40% o más _____

16. ¿Qué porcentaje de su salario es invertido mensualmente en gastos de reparación/mantenimiento de su vehículo o motocicleta?

10% o menos _____
20% _____

30% _____
40% o más _____

17. ¿Considera que la carga vehicular diaria, afecta la calidad de convivencia con su familia?

Definitivamente sí _____
Probablemente sí _____
Indeciso/a _____

Probablemente no _____
Definitivamente no _____

18. ¿En qué actividades ha dejado de participar a causa del congestionamiento vehicular?

Eventos sociales _____
Eventos familiares _____
Eventos deportivos _____

Eventos religiosos _____
Actividades académicas _____

19. ¿Con qué frecuencia ha dejado de participar en las actividades citadas anteriormente a causa del congestionamiento vehicular?

Siempre _____

En ocasiones _____

Frecuentemente _____

Raras veces _____

A menudo _____

20. ¿De qué manera repercute la ausencia de dichas actividades en la convivencia con su familia?

Discusiones y conflictos _____

Dificultades en adaptación _____

Falta de comunicación _____

Desintegración familiar _____

Excesiva rigidez _____

Rebeldía _____

21. ¿Con qué frecuencia considera que influye la carga vehicular respecto a los asaltos en semáforos?

Siempre _____

A menudo _____

Ocasionalmente _____

Rara vez _____

Nunca _____

22. ¿De los aspectos contemplados en la presente encuesta, qué factor considera que le perjudica más a causa del congestionamiento vial?



Parque Vehicular

Clasificado por región y departamento

DEPARTAMENTO	Dic - 2005	Dic - 2006	Dic - 2007	Dic - 2008	Dic - 2009	Dic - 2010	Dic - 2011	Dic - 2012	Dic - 2013	Dic - 2014	Dic - 2015	Dic - 2016	Dic - 2017	Oct - 2018
TOTAL	1,080,068	1,302,272	1,558,145	1,760,013	1,912,469	2,064,035	2,222,182	2,389,240	2,562,925	2,738,925	2,970,678	3,250,194	3,535,682	3,448,370
CENTRAL	658,691	770,146	893,844	982,430	1,048,467	1,113,687	1,175,616	1,241,444	1,318,756	1,401,757	1,511,261	1,644,787	1,771,842	1,741,343
Guatemala	608,961	708,267	817,175	893,097	949,693	1,005,095	1,055,939	1,110,913	1,176,512	1,247,657	1,340,682	1,454,051	1,559,885	1,527,504
Sacatepéquez	18,205	22,075	26,435	29,966	32,244	34,609	37,302	40,304	43,546	46,902	51,561	56,988	62,496	62,242
Chimaltenango	21,815	27,691	35,151	41,613	46,655	51,967	58,031	63,729	70,202	76,839	86,238	97,808	110,173	113,067
El Progreso	9,710	12,113	15,083	17,754	19,875	22,016	24,344	26,498	28,496	30,359	32,780	35,940	39,288	38,530
SUR	134,594	173,745	219,038	257,630	285,735	314,513	346,443	380,844	414,142	446,357	487,946	536,203	586,636	559,456
Escuintla	50,464	67,886	85,563	99,265	108,840	119,885	131,079	143,336	157,340	170,968	189,028	208,678	228,763	212,988
Retalhuleu	18,078	22,834	29,007	34,756	38,771	42,380	46,663	51,508	55,838	59,977	64,998	70,787	77,123	73,432
Suchitepéquez	22,049	27,350	34,351	40,277	44,786	49,380	54,878	61,265	66,995	72,458	79,404	87,308	95,544	90,122
Santa Rosa	18,657	23,339	29,362	35,019	39,111	43,154	48,011	53,056	57,122	61,131	66,305	72,873	79,698	78,028
Jutiapa	25,346	32,336	40,755	48,313	54,227	59,714	65,812	71,679	76,847	81,823	88,211	96,557	105,508	104,886
NORORIENTE	114,001	145,362	182,045	214,966	240,771	267,595	299,396	334,506	368,143	398,084	435,244	477,486	523,449	497,315
Izabal	23,804	30,349	37,581	44,177	49,329	54,962	61,025	68,048	74,983	81,376	88,586	97,011	106,214	98,461
Chiquimula	20,799	25,730	31,474	36,363	40,317	44,370	49,680	54,735	58,875	62,787	67,863	74,210	81,633	79,574
Zacapa	22,165	27,937	34,476	40,439	44,941	48,789	52,965	57,340	61,598	65,638	70,901	76,945	83,126	80,020
Alta Verapaz	12,276	14,872	17,935	20,779	23,219	26,595	30,229	33,960	37,646	41,058	45,608	50,604	56,181	54,221
Baja Verapaz	6,958	9,176	12,022	14,683	16,799	18,858	21,573	24,413	27,177	29,777	33,088	36,718	40,751	41,261
Petén	15,005	21,103	28,246	35,089	40,433	45,780	52,569	61,488	70,831	78,326	87,584	96,942	106,689	96,010
Jalapa	12,994	16,195	20,311	23,436	25,733	28,241	31,355	34,522	37,033	39,122	41,614	45,056	48,855	47,768
OCCIDENTE	172,782	213,019	263,218	304,987	337,496	368,240	400,727	432,446	461,884	492,727	536,227	591,718	653,755	650,256
San Marcos	34,617	43,599	55,646	66,585	75,957	84,480	93,329	102,017	109,271	117,001	127,721	140,954	156,815	153,810
Huehuetenango	28,683	37,270	46,626	54,237	60,082	65,078	70,985	76,537	81,719	87,342	94,783	104,754	116,966	116,385
Quetzaltenango	75,774	90,969	109,737	124,892	135,701	145,871	156,400	166,349	176,159	186,426	201,396	220,686	240,887	241,717
Totonicapán	13,394	15,225	17,910	20,129	21,921	23,727	25,506	27,282	28,895	30,666	33,155	36,474	39,976	40,383
Sololá	6,332	7,833	9,726	11,077	12,104	13,325	14,615	16,025	17,606	19,266	21,934	25,022	27,942	28,011
Quiché	13,982	18,123	23,573	28,067	31,731	35,759	39,892	44,236	48,234	52,026	57,238	63,828	71,169	69,950

Síguenos y entérate de nuevas oportunidades

Comparte nuestra página!

Está aquí: Inicio / Dirección General de Trabajo / Salario Mínimo

SALARIO MÍNIMO 2019

Visto: 15822



De conformidad con el Acuerdo Gubernativo No. 242-2018 publicado en el Diario de Centroamérica el 28 de diciembre de 2018, se establece el nuevo salario mínimo que regira a partir del uno de enero de 2019.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS	HORA DIURNA ORDINARIA	HORA ORDINARIA JORNADA MIXTA	HORA ORDINARIA NOCTURNA	SALARIO DIARIO	SALARIO MENSUAL	BONIFICACIÓN INCENTIVO	SALARIO TOTAL
NO AGRÍCOLAS	Q.11.27	Q.12.88	Q.15.03	Q.90.16	Q.2,742.37	Q.250.00	Q.2,992.37
AGRÍCOLAS	Q.11.27	Q.12.88	Q.15.03	Q.90.16	Q.2,742.37	Q.250.00	Q.2,992.37
EXPORTADORA Y DE MAQUILA	Q.10.30	Q.11.78	Q.13.74	Q.82.46	Q.2,508.16	Q.250.00	Q.2,758.16

Acuerdo Gubernativo No. 242-2018

+ 2018

+ 2017

En manos del Congreso

Los ministerios de Educación y de Comunicaciones son los que tendrían mayor incremento en la asignación que se sugiere para el próximo año.

Q77.9
millardos

Total vigente

Q89.7
millardos

Total propuesto 2019

Q11.8
millardos
Total diferencia

Infografía:
Jorge A. de León G/
elPeriodico

(Millones de quetzales)	Vigente 2018	Propuesto 2019	Diferencia
Ministerio de Comunicaciones	4,920.6	6,581.4	1,660.8
Ministerio de Economía	399.8	391.9	-7.9
Ministerio de Relaciones Exteriores	453.6	521.0	67.4
Ministerio de Energía y Minas	70.8	85.0	14.2
Ministerio de Cultura	565.7	566.8	1.1
Ministerio de Trabajo	650.3	709.2	58.9
Ministerio de Ambiente	151.9	173.3	21.4
Ministerio de Educación	14,077.2	16,677.7	2,600.5
Ministerio de Salud	7,005.3	7,850.0	844.7
Ministerio de Agricultura	1,382.7	1,370.8	-11.9
Ministerio de Desarrollo	1,054.9	1,088.8	33.9
Ministerio de Gobernación	5,070.2	5,639.6	569.4
Ministerio de la Defensa	2,083.7	2,372.0	288.3
Ministerio de Finanzas	354.5	390.9	36.4
PGN	108.1	119.3	11.2
Obligaciones a cargo del Estado	26,230.5	29,595.4	3,364.9
Servicio de la deuda	11,656.1	13,840.0	2,183.9
Presidencia	238.7	234.0	-4.7
Secretarías y otras dependencias	1,445.9	1,568.0	122.1



