

El Salvador



Proceso

informativo semanal

Año 26, Nº 1153

julio 13, 2005

ISSN 0259-9864

"El problema radical es la lucha de la vida en contra de la muerte": Ignacio Ellacuría

Número monográfico
**El irresuelto problema
del transporte colectivo**

El problema del transporte colectivo

La sociedad salvadoreña carga con un sinnúmero de problemas —económicos, sociales, ambientales—, unos más complejos que otros. Todos ellos, en su conjunto, hacen que tanto la vida individual como la convivencia colectiva sean sumamente difíciles. Sin duda, esos problemas deben enfrentarse y, cuando menos, sus aristas más hirientes deben limarse. No hay que hacerse ilusiones: los problemas que agobian a los salvadoreños no pueden superarse de una sola vez, ni en el mediano o corto plazo. En contra de los maximalismos del todo o nada, hay que apostar por soluciones inmediatas a problemas que afectan directamente la convivencia cotidiana, aunque en ellos no se jueguen aspectos “estructurales”.

Quienquiera que esté en contra de este planteamiento esgrimirá que, tarde o temprano, habrá que enfrentarse a las estructuras económicas, que son la raíz de los graves males que aquejan a los salvadoreños. Quizás este argumento sea cierto. Sin embargo, no hay por qué esperar a que haya cambios estructurales para que la vida de los salvadoreños mejore aunque sea un poco. Mientras lo estructural aguarda, se pueden resolver (o intentar resolver) problemas menos estructurales, pero más inmediatos. Poner algo de empeño en esto puede incluso marcar pautas de acción para enfrentarse a otros asuntos más espinosos y de mayor calado.

El problema del transporte público es uno de esos problemas que debe ser puesto en la lista de prioridades a enfrentar en el corto y mediano plazo. Y es que la vida de miles personas —no sólo usuarios del servicio—, mejoraría sensiblemente si ese problema fuera enfrentado y resuelto como es debido. ¿Por dónde comenzar? Pues bien, quizás lo primero que haya que hacer es reconocer que el sistema de transporte público —por las prácticas y vicios que le son consustanciales en la actualidad— es un foco de tensión social, violencia, contaminación y caos.

Este debería ser el supuesto básico desde el cual habría que enfrentarse al problema, de una forma distinta a la que usualmente se ha seguido y que se caracteriza por lo siguiente: a) por la politización de las discusiones (y de las decisiones) en torno al sector y b) por el otorgamiento de beneficios de diversa naturaleza a los empresarios del transporte público (buseros y microbuseros). Al politizar el problema, tanto desde el Ejecutivo como desde la Asamblea Legislativa, se han salvaguardado intereses particulares, perdiendo de vista el bienestar de la mayoría de ciudadanos. Al otorgar privilegios de todo tipo a los buseros y microbuseros no sólo se ha aumentado su capacidad de chantaje, sino que se les ha hecho creer que su poder los hace intocables, que la legalidad es algo que no va con ellos.

Ni politización ni otorgamiento de beneficios indebidos a empresarios del transporte colectivo: estos son dos requisitos indiscutibles para avanzar en

la solución del problema del transporte colectivo. Ciertamente, no basta con eso. Y es que se tienen que dar otros pasos adicionales. En primer lugar, se deben eliminar los privilegios conquistados por los empresarios del transporte colectivo, mediante la corrupción, el chantaje y el abuso. Son esos privilegios los que han llevado a que no sólo calles y avenidas estén saturadas de unidades, sino también a que sus conductores impongan su ley en aquéllas.

En segundo lugar, debe dejar de verse el problema del transporte colectivo como un asunto de reemplazo de unidades viejas por nuevas o como un asunto de incremento o no del pasaje para los usuarios. No es que ambas cosas carezcan de importancia, pero al reducir la discusión a esos dos aspectos se pierde de vista otros aspectos no menos relevantes. Por ejemplo, el excesivo número de unidades de buses y microbuses en determinadas zonas de las principales ciudades —sin duda, el centro de San Salvador es el caso extremo de esta situación—, mientras que existen zonas del interior del país donde el transporte colectivo es insuficiente. De poco sirve contar con unidades nuevas, si ellas van a estar concentradas en las zonas de siempre, ocupando el espacio público, contaminando, consumiendo combustible gratuitamente y generando tensiones sociales innecesarias. En la misma línea, de poco sirve contar con un parque de unidades nuevas si quienes las van a conducir son los delincuentes en potencia de siempre, es decir, unos conductores acostumbrados a violentar la dignidad de los usuarios y peatones, sin que nadie ponga un alto a sus abusos.

Finalmente, debe dejar de verse el problema como un asunto que debe ser “negociado” entre el gobierno y los empresarios del transporte. El gobierno, como principal responsable del bienestar de la sociedad, es el que debe elaborar un plan de reestructuración del sistema de transporte público —que contemple desde el reemplazo de las unidades, pasando por la redistribución de las rutas en todas las zonas del país, hasta el comportamiento de los conductores— al cual los empresarios deben adaptarse, si quieren seguir ganándose la vida ofreciendo ese servicio. Por supuesto que el gobierno debe prestar atención a distintos sectores de la sociedad para diseñar y poner en marcha un plan de esa naturaleza. Entre esos actores, los empresarios del transporte colectivo serían una voz más, entre otras, no la única ni la principal. Tampoco la voz más importante sería la de los empresarios vinculados a las distribuidoras de vehículos o a los grandes centros comerciales, cuyos intereses hacen parte del problema, pero también —si se despojan de la mezquindad que los caracteriza— lo pueden ser de la solución.

La voz más importante tendría que ser la de los ciudadanos, cuyos intereses y bienestar deberían ser tomados por el gobierno como objetivo fundamental del ya impostergable plan de reestructuración del sistema de transporte colectivo.

Consideraciones políticas sobre el problema del transporte público

En los tiempos que corren, de grandes diferencias políticas entre los actores más importantes de la vida nacional, hay dos elementos, sin embargo, ante los que es unánime la opinión de los adversarios. El primero tiene que ver con las apreciaciones ante el alza del petróleo y sus efectos sobre el encarecimiento del costo de la producción de bienes en el país. Y, en este tema, el costo del pasaje de transporte público constituye el elemento más visible. Elemento trascendental para la energía que hace funcionar la economía salvadoreña, durante los últimos años el precio del oro negro ha escalado cimas peligrosas para la salud de la economía nacional.

El segundo punto que tienen en común las autoridades políticas que han intervenido en la problemática del transporte público es su visión electorera y cortoplacista del tema. En este rubro, ARENA, el PCN y el FMLN se dan la mano. Los demás actores políticos simplemente se han tapado la cara, como suelen hacer en estos casos, cuando no se trata de repartir puestos en la Administración Pública y asegurarse algunas prebendas para sus allegados. Han estado mudos sobre la problemática del transporte. Ni mucho menos han levantado la voz para denunciar el atropello en contra del sentido común que el Ejecutivo lleva a cabo con sus pretendidas negociaciones con los empresarios de transporte.

Se sabe que tanto el partido de izquierda como el PCN tienen a sus organizaciones afines en el gremio de los transportistas. Como contrapartida de algunas prebendas, cuyos términos siguen desconocidos para la mayoría de la población, estos partidos se encargan de defender la causa de estos empresarios en la Asamblea Legislativa. Desde ahí, el PCN (se ha señalado a algún diputado de esta agrupación como

empresario de buses) y el FMLN han contribuido a desarticular cualquier esfuerzo de control del desorden en el transporte público.

La primera oportunidad fallida

La impunidad de que gozan los empresarios de buses y microbuses se debe a la incapacidad de los políticos para afrontar el problema. Se ha creado una especie de clientelismo político entre empresarios y responsables políticos. Estos últimos se aseguran la lealtad de los primeros, a partir de la ayuda a la hora llevar a sus partidarios, durante las elecciones, a los diferentes centros de votación. Por esta razón, no obstante las críticas de los grandes empresarios, que se consideran más modernos en sus prácticas comerciales, ARENA jamás se ha planteado seriamente la idea de resolver el problema del caos en el transporte público salvadoreño.

Aprovechando las circunstancias, las gremiales de buses se han organizado como auténticos grupos de presiones para frenar cualquier intento de cambio en el transporte público. La complicidad de las autoridades, por una parte, y la sensación de poder de bloqueo de la vida económica, por otra, han alentado a estos empresarios en los diferentes momentos en que se han enfrentado con el gobierno de turno. Además, los salvadoreños saben por experiencia que el caos organizado ha contado con el apoyo de más de un viceministro de transporte que se ha lucrado desde el cargo.

En el año 2001, el entonces presidente Francisco Flores tuvo la oportunidad de resolver de una vez por toda la problemática del transporte público. A diferencia de sus antecesores, que hasta la fecha habían

mostrado demasiada timidez frente a las acciones de los empresarios de buses, Flores decidió tomar el toro por los cuernos. En ningún momento, se dejó impresionar por las amenazas de huelgas y chantajes de los empresarios. Eliminó el subsidio a los transportistas, manteniendo invariable el precio del pasaje. Sostuvo que éste era un premio innecesario que se atribuía a unos empresarios ineptos y abusivos. Además, Flores condenó la corrupción que había campeado desde que el Estado empezó a subsidiar a los transportistas.

Flores aprovechó una coyuntura de indignación ciudadana para quitar privilegios a un gremio, cuyos desmanes repudian de manera general los salvadoreños. Frente a la determinación del gobierno y el repudio ciudadano generalizado, los transportistas tuvieron que asumir las reformas gubernamentales. Por primera vez desde hace mucho tiempo este gremio estaba en una posición de desventaja.

Sin embargo, como sucedió en todos los temas que abordó el ex presidente durante su mandato, la supuesta reforma del sistema de transporte público no era más que un cascarrón sin sustancia, que no veía más allá de la adopción de unas medidas cortoplacistas. Se puede convenir en que y era tiempo de que estos empresarios sin escrúpulos, que causan dolor y luto a diario en las familias salvadoreñas, tuvieran su debida reprimenda. De hecho, esa fue la reacción de la mayoría de los salvadoreños sobre el tema. Pero, Flores como presidente de la República, tenía la obligación de ir más allá de una revancha frente a este sector, y ofrecer una reforma integral que contribuyera a la solución a largo plazo del problema.

Sin embargo, una solución de tanta trascendencia no pasaba por la mente de Flores y de sus asesores. Su propuesta de reordenamiento del transporte público no duró más de lo que tardó la opinión pública en acomodarse de nuevo al abuso cotidiano de que es víctima de los transportistas. El

llamado plan de Flores premió a los transportistas dóciles y castigar a aquellos que se habían rebelado. Compró algunos buses chatarra de aquellos cuya vida útil había terminado según la ley de transporte. Al mismo tiempo, permitió que el PCN y el FMLN alargaran en varias ocasiones la vida útil de las unidades inservibles.

Desde un punto de vista constitucional, Flores contaba con el poder para deshacer los entuertos de esos partidos, siempre en connivencia con los empresarios de buses, si tal hubiera sido su deseo. Estos dos partidos no contaban con la mayoría calificada en el parlamento. Además, como lo demostró durante su mandato, estuvo dispuesto a vetar cuantas veces fuera necesario cualquier iniciativa política de la oposición que no contaba con su beneplácito. De modo que si dejó hacer a estos dos partidos, FMLN y PCN, era porque la solución de la problemática del transporte no constituía una prioridad en sus planes de gobierno.

Saca, ¿segunda oportunidad perdida?

De modo que Saca heredó de su predecesor el mismo caos que caracterizaba el funcionamiento del sistema de transporte nacional durante el gobierno anterior. Además, el nuevo presidente tiene que hacer frente en esta coyuntura con una creciente alza en los precios del petróleo. En la primera ocasión en que los transportistas aumentaron, sin autorización del Estado, el precio del pasaje, el presidente aceptó la medida. Aunque, engañó a los salvadoreños diciendo que había logrado bajar la tarifa que pedían los empresarios. En la segunda ocasión, Saca tuvo que anunciar su deseo de volver al sistema anterior de subsidio, cuya perversidad denunció su predecesor.

Pero, más allá de las medidas específicas que tome el gobierno para hacer frente a los altos precios de hidrocarburos en el mercado internacional, Saca tiene sus manos atadas. Por un lado, reconoce que

análisis político

los transportistas necesitan mejorar sus márgenes de ganancia frente al aumento constante del precio del petróleo; por otro, como buen populista, Saca está preocupado por los posibles efectos en la población del aumento en el pasaje. Con toda la parafernalia acerca de un gobierno con sentido humano y las elecciones legislativas y municipales del próximo año a la vista, difícilmente se podría trasladar a los usuarios el aumento que piden los empresarios. Además, no habría argumento para sostener otra propaganda mentirosa de un gobierno que protege a los salvadoreños de la avaricia de los empresarios, como lo hizo el gobierno cuando autorizó el primer aumento en el pasaje el año pasado.

Así, para satisfacer a la misma vez a todos los intereses en pugna, Saca ha tenido que volver a las prácticas que, a juicio de su antecesor, fomentaban la corrupción. Pero, en el fondo, estas medidas traicionan la incapacidad de Saca para resolver el problema. Además, evidencian la poca visión política del presidente sobre la crisis energética que afronta el país. El restablecimiento del subsidio no se puede leer más que como una solución fácil, destinada a contentar a usuarios y empresarios de buses.

El equipo gubernamental no plantea el tema del ordenamiento y modernización del transporte público. Las propuestas que hasta ahora se han divulgado en la prensa apuntan, como único requisito para tener acceso al subsidio anunciado, a la obligación de firmar un nuevo contrato de prestación del servicio con el gobierno. Sin la aclaración pertinente acerca del plan específico que se implementará, se colige que el nuevo contrato permitirá un mejor control del Ejecutivo sobre los transportistas, en el sentido de evitar cualquier veleidad de rebelión futura.

Un elemento que traiciona realmente las intenciones nada halagadoras del presidente sobre el tema es el pequeño

juego al que se han dado sus ministros encargados de negociar con los empresarios de transporte. En efecto, frente a los empresarios más grandes y cercanos a la oposición (entiéndase el PCN y el FMLN), el equipo del presidente ha privilegiado el diálogo con los microbuseros. De esta manera, se asegura la lealtad de estos últimos, en detrimento de los primeros. Así no sólo puede enfrentar mejor a un grupo debilitado, sino que se hace de unos aliados que permitirán controlar cualquier movimiento de huelga en el sector.

Pero, como saben la mayoría de los salvadoreños, acostumbrados a desenvolverse en la jungla que constituye el transporte público nacional, los más abusivos son precisamente los llamados *coaster* y microbuses, que suelen mostrar mucho más irrespeto para la vida de sus pasajeros. Pero, al presidente no le preocupa este tema. En el fondo, no tiene más interés que evitar que el problema se escape de sus manos y que unos empresarios unidos puedan tomar acciones de hecho que dañen su popularidad. A decir verdad, en este tema, Flores era más valiente. Si bien que trataba con desprecio a sus adversarios, llámense partidos políticos o empresarios indolentes, tenía la valentía de enfrentarse con quienes lo desafiaban.

En fin, la manera como Saca ha abordado el problema es una muestra más del daño que su populismo le produce a los intereses más generales del país. Frente a un problema crucial ante el que los salvadoreños esperan soluciones de largo plazo, el presidente elige la política del avestruz. No se trata de determinar si es válido o no otorgar alguna forma de subsidio para controlar las tarifas del transporte público, como algunos lo quieren hacer creer, se trata de evaluar la capacidad del gobierno para pensar más allá de los plazos electorales. En este sentido, Saca ya perdió esta batalla.

¿Cuánto costará el subsidio para los empresarios del transporte colectivo?

Las tensiones entre el gobierno y los empresarios del transporte colectivo parecen desaparecer. El Ministerio de Obras Públicas (MOP) acordó subsidiar el consumo de combustible para los buses y microbuses. El subsidio tiene como finalidad que los transportistas mantengan el pasaje al precio que tuvo antes del alza debida al incremento en los precios del petróleo. No obstante, a pesar de que los empresarios de buses y microbuses se muestran de acuerdo con el subsidio, están en contra de las condiciones que les impone el gobierno para hacerlo efectivo. Las condiciones involucran la inclusión de los buses y microbuses al nuevo sistema de transporte que persigue un mejor servicio para los usuarios.

El alza fue así: los buses que tradicionalmente cobraban \$0.20 elevaron la tarifa a \$0.25. De igual forma, los microbuses pasaron de \$0.23 a cobrar \$0.29. Después de una serie de reuniones entre el Gobierno y la Coordinadora Nacional de Transporte (CNT) —entidad que se fue dividiendo al momento de la negociación debido a los intereses particulares de los gremios de buses y microbuses— se logró establecer un consenso mínimo para lograr subsidiar el combustible. El acuerdo alcanzado establece que el Gobierno dará un subsidio de \$0.50 y \$0.30 por galón de diesel para buses y microbuses, respectivamente. No obstante, el subsidio a los transportistas tiene un límite y no todo el combustible será subsidiado. En el caso de los buses, el Estado se compromete a subsidiar el consumo de 25 galones diarios por unidad de transporte. Para los microbuses, el subsidio es únicamente de 15 galones diarios por unidad de transporte. La medida tendrá un año de vigencia.

Las mentiras a la población

En el debate entre el gobierno y los transportistas, cada una de las partes presentó su posición como la más conveniente para la población. Por un lado, el gobierno llamó a los transportistas a que no elevaran el pasaje, ya que la medida golpearía el bolsillo de los

salvadoreños. En este sentido, el alza del pasaje era responsabilidad exclusiva de los propietarios de buses y microbuses. Con esta postura se encubría la complicidad gubernamental en esta situación, debido a la falta de una política estatal para hacer frente al alza del precio del crudo. Además, el incremento del pasaje sólo era un aspecto entre tantos que golpearían la economía familiar, pues el gobierno no ha realizado acciones concretas para controlar el rápido incremento del costo de la Canasta Básica Alimentaria (CBA). También el malestar de las familias salvadoreñas ha aumentado, debido a la reforma fiscal que ha recortado los ingresos de los salvadoreños.

Por otro lado, los propietarios de buses y microbuses sostienen que su actividad no les es rentable, debido a las alzas en los precios del diesel. Pero ante este encarecimiento, ¿por qué no buscan nuevas formas de ser competitivos? Muchos salvadoreños estarían dispuestos a pagar un poco más, siempre y cuando obtengan a cambio un trato respetuoso, un mejor servicio y unidades en buen estado para viajar. Es decir, los transportistas deben competir a través de una mejor calidad del servicio. Además, los transportistas que tanto acusaron al Gobierno por no querer ayudar a la población a través del subsidio, deben reconocer que quien está pagando al fin y al cabo sus requerimientos para seguir siendo rentables es la población. Las arcas del Estado se cargan de los impuestos de los salvadoreños y, como en el funcionamiento de la economía, “no existen almuerzos gratis”, se puede decir que el dinero que se les dará en concepto de subsidio tiene como contrapartida las alzas en la recaudación fiscal que ha experimentado este Gobierno a través de la nueva reforma fiscal. En este sentido, el Gobierno sólo está regresando lo que en términos de nueva recaudación había quitado a la población.

El gasto del Estado en los subsidios

Según la versión de la prensa, el subsidio de \$0.30 por galón de combustible

análisis económico

beneficiaría a un aproximado de 4,500 microbuses. Cada unidad recibiría \$135 mensuales y con este monto se estaría subsidiando el consumo de 450 galones mensuales por unidad. Es decir, quince galones diarios a un costo igualmente diario de \$4.5 durante treinta días. El gasto del Estado en subsidiar mensualmente a 4500 unidades ascendería a un monto cercano a \$607,500. En total estaría subsidiando el consumo de más de dos millones de galones de diesel en beneficio de los empresarios de microbuses. En un año, tal como se ha establecido en el acuerdo, el Estado erogaría alrededor de 7.3 millones de dólares.

En el caso de los buses, aún no se ha establecido claramente a cuantas unidades serán beneficiadas con el subsidio. Sí se tiene claro que un autobús recibirá un subsidio de 375 dólares mensuales para consumir un máximo de 750 galones con el beneficio del subsidio. Es decir, \$12.5 para 25 galones diarios por un plazo de 30 días.

De acuerdo a la información del Viceministerio de Transporte (VMT), el total de buses y microbuses asciende a 12 mil unidades de transporte a escala nacional. De éstas, un poco más de 7 mil son autobuses. A partir de este dato se puede estimar que el gasto del Gobierno en subsidiar esas unidades ascendería a un monto de 2.6 millones de dólares mensuales, esto es equivalente a subsidiar el consumo de 5.25 millones de galones. Es decir, durante un año, el Estado debería desembolsar cerca de 32 millones de dólares.

En conjunto, el gobierno deberá obtener de las arcas del Estado alrededor de cuarenta millones dólares para aplacar durante un año la exigencia de los empresarios transportistas. Para afrontar estos gastos durante los seis meses que restan del año, el Gobierno ha anunciado que pagará el subsidio a los empresarios de microbuses de dividendos adelantados por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el Centro Nacional de Registros (CNR), que participarán con 1.5 millones cada una, haciendo un monto total de 3 millones. Para los próximos seis meses, el subsidio para microbuses ascenderá a un poco más de tres millones. El Estado realizará esfuerzos para conseguir el dinero restante del recorte de otras

dependencias gubernamentales. En el caso de los buses, el Gobierno aún no tiene claro de donde obtendrá el dinero para el subsidio.

¿Existen opciones a largo plazo?

El Ejecutivo ha dicho que, debido al subsidio, algunos proyectos sociales pueden verse afectados. Por ello, se ha comprometido a subsidiar a los transportistas solamente durante un año. En este periodo, el Ejecutivo debe hacer esfuerzos por encontrar otros proveedores de petróleo o nuevas fuentes de energía para hacer frente a la situación. El subsidio debería ir desapareciendo en el futuro en la medida que existan otras alternativas de abastecimiento de combustible en el país.

En este sentido, la “Comisión Nacional de Emergencia para atender los altos precios del petróleo” —instancia creada la semana pasada por el presidente de la República— no debe enfocarse únicamente en la creación de medidas tendientes al ahorro de combustible. Esto es bueno, pero no es suficiente para hacer frente al problema. La comisión puede establecer contactos con Venezuela, ya que este país ofrece condiciones atractivas de financiamiento. Hugo Chávez ha dicho que si el precio del petróleo sobrepasa los cincuenta dólares por barril, como ocurre en la actualidad, Venezuela, quinto exportador mundial de crudo, financiará el 40% de la factura petrolera. Y en el caso de que el crudo suba a cien dólares el barril, ofrecería financiamiento de 50% de la factura a los países con un período de gracia extendido de uno a dos años.

Además, se deben realizar grandes esfuerzos por concretar la instalación de la planta de biodiesel que donará el gobierno de Finlandia. De acuerdo a Yolanda de Gavidia, ministra de Economía, se busca instalar una planta de semilla higuierillo en el oriente del país. De igual forma, se deben buscar alternativas a la gasolina como la producción de etanol, basándose en la producción de caña de azúcar. Este esfuerzo se debe hacer lo más pronto posible, ya que el subsidio a los transportistas sólo durará un año y, seguramente, la escalada de los precios del crudo continuará.

La sociedad salvadoreña ante el aumento de tarifas en el transporte público

El aumento de las tarifas del transporte público tiene un único partidario: los propios transportistas. El resto de la sociedad salvadoreña rechaza esta medida. Empero, la manera de expresar este rechazo no es idéntica en los distintos grupos sociales.

Tímido rechazo

En primer lugar, estamos ante la reacción de la Asociación Nacional de la Empresa Privada (ANEP), que se ha mostrado en contra del alza. En palabras de Raúl Melara, director ejecutivo de la gremial, “no estamos de acuerdo con un aumento de la tarifa del transporte público en la medida que ha sido analizado y se ha visto que los costos de operatividad no son suficientes para que se haga ese incremento”.

La gremial empresarial ha expresado, de esta manera, su postura sobre el problema. Se echa de menos el esfuerzo de análisis que sí ha existido para otros problemas del país. El núcleo de su argumento radica en la segunda parte de las palabras de Melara: “los costos de operatividad no son suficientes para que se haga ese incremento”. ¿A qué se refiere con *los costos de operatividad*? ¿No será más claro decir que la economía familiar no resistirá un aumento del transporte? (Para consultar en detalle el impacto económico del alza tarifaria, ver “¿Cuánto costará el subsidio para los empresarios del transporte colectivo?”, en esta misma edición).

En la actualidad, la ANEP forma parte de una comisión de alto nivel juramentada por el presidente Elías Antonio Saca para discutir el problema del transporte. Dicha comisión está integrada, además, por las carteras de Trabajo, Economía y Obras Públicas, el Viceministerio de Transporte y la PNC. El sector empresarial está plenamente representado a través de la ASI,

Cámara de Comercio y FUSADES. ¿Serán, acaso, el gobierno y la empresa privada los dos únicos interlocutores válidos para hacer una propuesta de solución al problema del transporte?

Evidentemente, el aporte del sector empresarial es importante, pero no es la única voz calificada para discutir una solución integral al problema del transporte. El gran ausente en esa instancia de discusión es el usuario. Sin embargo, es iluso pensar que una ciudadanía desorganizada pueda hacerse escuchar.

Volviendo al tema de estas líneas, la postura de ANEP debe partir de la realidad de la población y no tanto de términos ambiguos. No se observa una defensa contundente del derecho de los usuarios a tener un transporte digno, como sí la ha expresado el gremio cuando ha sentido vulnerados sus intereses. A la hora de condenar a grupos de izquierda por agresiones reales o supuestas en contra de empresas mediáticas, la gremial ha demostrado una resolución que le ha faltado en este caso. Obviamente, no es un tema central en su agenda. Además, una solución verdadera al problema del transporte pasa por enfrentarse con muchos intereses que están en juego. En primer lugar, con los de los propios empresarios de transporte. La cosa no termina ahí, porque tocarlos es enfrentar problemas de corrupción en instancias públicas y, además, intereses políticos. De hecho, el sector del transporte está involucrado con partidos políticos. No en balde es célebre el así llamado “Diputado Busero”, lo que ejemplifica cómo estos empresarios tienen también un peso político en la Asamblea Legislativa. Además, para nadie es un secreto la colaboración de los buseros con la campaña electoral de determinados partidos políticos.

análisis social

Por lo tanto, el tímido rechazo de la ANEP al alza de las tarifas del transporte público obedece a estas causas.

La población, entre la aceptación resignada...

Veamos ahora cuál es la reacción del ciudadano promedio, es decir, lo que se conoce como “el ciudadano de a pie” (en este caso, la expresión deja de ser un lugar común para cobrar total vigencia), es decir, la mayoría de la población, hombres y mujeres de todas las edades, que no tienen otro remedio que hacer uso del transporte público.

Esa mayoría se vio sorprendida por una imposición arbitraria por parte de los buseros y microbuseros, de tarifas que oscilaban desde los veinticinco a los treinticinco centavos, sin aviso previo. Sin mayores explicaciones, como si se diera por descontada la supremacía de los intereses de los empresarios del transporte público. El trato que los usuarios recibían era el de “o paga, o no viaja”.

En un contexto en el cual se impone la ley del más prepotente, y en el que la legalidad brilla por su ausencia, la reacción más común fue la de una aceptación sumisa o, a lo sumo, algún que otro reclamo que no era tomado en serio por parte de los motoristas y cobradores.

...y el rechazo violento

La otra cara de la moneda la constituyen los estudiantes de centros escolares públicos y las organizaciones sociales que protagonizaron protestas contra el incremento en el pasaje del transporte público el pasado 6 de julio, siendo la más notoria la manifestación de estudiantes de secundaria que fue repelida violentamente por la policía en las inmediaciones de la Universidad de El Salvador.

Según el vespertino *Co Latino*, ese mismo día “se reportaron cierres sobre el Boulevard del Ejército y en la plaza Monseñor Romero, de Soyapango, en la cual se realizó una protesta por miembros del Bloque Popular Social (BPS), desde las 6 de la mañana a las 8, también en contra del alza al pasaje experimentado en los

últimos días. Estas protestas se suman a las que se realizaron a inicios de esta semana por algunas comunidades al oriente de la capital”.

Los estudiantes quemaron un autobús de la ruta 1. Es fácil rasgarse las vestiduras y clamar contra los “métodos del pasado”. Esta acción, que desencadenó la violenta respuesta policial, no es más que desesperación. Es lo que muchos ciudadanos “de a pie” quisieran hacer pero no se atreven, cada vez que el busero atropella sus derechos.

Obviamente, quemar un bus no resuelve el problema del transporte público. Mucho menos el ver en toda protesta originada por la crítica situación económica una amenaza para la democracia. Antes bien, estas reacciones exacerbadas son el indicador de que hay muchas cosas que no están bien en el país.

No se puede hacer una apología de los que queman buses. Esto es sólo muestra de que en la sociedad salvadoreña está muy arraigada la convicción de que los derechos no se defienden con argumentos, sino con la fuerza. El salvadoreño no ha aprendido a valerse del diálogo como instrumento para solventar los problemas. Se da una dinámica en la que aquellos que están en una situación de poder cometen toda clase de abusos y atropellos sin que nadie les oponga resistencia. Quienes padecen estos desmanes no pueden darse su lugar mediante argumentos, o recurriendo a las instancias encargadas del orden y la legalidad. No lo hacen, porque desconfían de ellas. Antes bien, creen que si reclaman, pueden empeorar más las cosas. Así que, colmado el vaso, las reacciones de los estudiantes son tan desmedidas como el abuso que las provocó. Eso dice mucho sobre el nivel de arraigo de la llamada “cultura de paz” en el país.

Pero mientras las autoridades no estén dispuestas a hacer valer el derecho de los usuarios, ni a encontrar una solución racional al problema del transporte, la situación oscilará entre ciclos de indiferencia y de agresividad.

El derecho a protestar

Históricamente, los pueblos han utilizado la protesta como una forma de expresión; sobre todo para objetar o solicitar a las autoridades cambiar o mantener determinadas políticas públicas. Reclamar por algo que no se quiere aceptar o que se considera inapropiado es una vertiente del derecho a la libertad de expresión y pensamiento. Dicha prerrogativa se encuentra reconocida tanto en la Constitución salvadoreña como en tratados internacionales vigentes. El referido derecho es pilar fundamental en una sociedad democrática; cuando se ejerce a través de manifestaciones, marchas u otro tipo de concentraciones masivas, sus promotores y promotoras buscan hacer reflexionar y recapacitar —por esa vía— a quienes le han generado molestias a un sector o a toda la población.

Desde esta perspectiva, los gobiernos centrales o locales no deben incomodarse cuando grupos sociales expresan su descontento; mucho menos reprimirlos, pues es innecesario mientras no exista la posibilidad de que se pueda cometer un delito.

Disolver bajo la amenaza o la fuerza una concentración pacífica no puede tolerarse, ni aun bajo el propagandístico pero frágil argumento de que se busca evitar un caos vehicular. Frente a la colisión del derecho a la libertad de expresión con el de no tener obstáculos para el tráfico de automóviles, debe prevalecer el primero; éste es esencial para la democracia, mientras el segundo no pasa de generar más de alguna incomodidad.

Aquí se debe abordar con mucho cuidado un aspecto importante. Lo aseverado antes no significa que el derecho a protestar y a expresarse sea absoluto. Todos los cuerpos legales que lo reconocen establecen algunas limitantes para su ejercicio, entre las que destacan el bien común y el orden público; son restricciones que impiden vulnerar otros u otros derechos fundamentales de las personas. Con la anterior base, se deben analizar las últimas protestas ocurridas en El Salvador las cuales tuvieron motivos, formas y desenlaces diferentes.

Dos de éstas ocurrieron el pasado miércoles 6 de julio. En una, iniciada por estudiantes frente a la Universidad de El Salvador (UES), el reclamo era contra el incremento a las tarifas del transporte público. La segunda tuvo lugar en las afueras de la Catedral Metropolitana; allí, vendedores y vendedoras ambulantes recordaron la muerte de un compañero hace un año, supuestamente a manos del Cuerpo de Agentes Metropolitanos (CAM).

La acción estudiantil comenzó de forma pacífica. Educandos universitarios y de bachillerato se tomaron las calles para dar a conocer su demanda. Poco a poco se congestionó la circulación de vehículos entre Mejicanos y Metrocentro. Después, con bastante celeridad, aparecieron tres pelotones policiales de la Unidad de Mantenimiento del Orden (UMO). Lo que pasó en adelante no se sabe con exactitud, en medio de la represión de la UMO y la respuesta de las personas que se manifestaban. Nadie se hace cargo de haber comenzado los incidentes pero es claro que ambos grupos, cada uno con sus recursos, actuó con violencia.

Los policías atacaron con balas de goma y gas lacrimógeno; las y los estudiantes les tiraron piedras y ladrillos, refugiándose dentro de su campus ante la innegable superioridad de aquellos que luego dispararon hacia el recinto universitario. Según la rectora de la UES, María Isabel Rodríguez, “1a UMO violentó la autonomía del Alma Mater al atacar a un grupo de estudiantes que se refugió en las instalaciones” (Diario *Co-Latino*, 06/07/05). El accionar policiaco enardeció a las y los manifestantes, que se dedicaron a arrojar piedras contra un autobús del transporte público con pasajeros en su interior; éstos, junto al conductor, fueron forzados a bajarse del mismo, y luego fue quemado el vehículo. La UMO arrestó a cinco participantes en la marcha y cincuenta personas resultaron lesionadas, incluyendo seis policías.

Durante la segunda manifestación, grupos de comerciantes informales cerraron la Avenida Cuscatlán y la Calle Delgado en el

corazón de la capital; después quemaron llantas y dos muñecos con uniformes del CAM, para unirse luego a las personas despedidas del Ministerio de Gobernación en huelga de hambre que —en ese momento— llevaban varios días en la Catedral Metropolitana. Pese a que también se ocasionó un grave problema para la circulación vehicular, en este caso la PNC no intervino.

Ante lo ocurrido en esas dos marchas, saltan a la vista varias cosas. Debe aclararse, primero, cuál es el criterio policial para intervenir o no pues cuando la UMO lo hizo en la UES las condiciones no eran diferentes a las que se dieron en Catedral. ¿Se consideró para ello que la protesta primera era contra el Órgano Ejecutivo y que la segunda era contra el gobierno municipal en San Salvador, ejercido por el principal partido de oposición?. Si así fue, se ha desnaturalizado el trabajo de la corporación y atentado gravemente contra la libertad de expresión.

De igual manera, debe valorarse si el uso de la fuerza por parte de la UMO fue proporcional a las necesidades. El que se realice una protesta no significa, de forma automática, que deban operar los antimotines. De ahí que su participación en la UES fuera innecesaria; bastaba con la presencia de agentes de seguridad pública o de tránsito para solventar la cuestión. Luego, cuando las y los estudiantes se guarecieron dentro del campus, no debió atacárseles; era suficiente alejarse a una distancia prudencial, para evitar ser blanco de las piedras, o aún mejor retirarse totalmente del escenario. Además, resulta curioso que la PNC no haya impedido la quema del bus ni reprimido el indebido ataque contra periodistas de varios medios de comunicación. Ahí sí era necesaria una actuación policial enérgica que brilló por su ausencia. ¿Algún interés extraño influyó para que eso ocurriera?

Sobre el actuar de las y los manifestantes, conviene dejar las cosas bien claras. La libertad de expresión no tiene nada que ver con quemar buses o agredir periodistas.

Quienes incurren en dichas conductas cometen los delitos de daños y lesiones, tipificados en el Código Penal. Por tanto, no cualquier forma de protesta puede considerarse legítima aunque sus motivaciones sí lo sean. Entonces, también debe criticarse el mal uso que algunas personas hacen de un derecho tan importante.

El mismo día hubo otras dos manifestaciones. En Olocuilta, La Paz, un grupo de pobladores paralizó el tráfico en protesta por la muerte de Flor de María, una niña arrollada en la autopista por la falta de una pasarela en la zona. El paso de automotores se complicó un par de horas y la actividad terminó sin mayores sobresaltos. Mientras, en San Marcos, unos doscientos vendedores del Mercado Municipal obstruyeron el paso en la autopista hacia el aeropuerto; exigían al Ministerio de Obras Públicas, la entrega de un terreno que les prometió en septiembre de 2005. Ahí se quemaron dos llantas, porque el representante de dicha cartera no llegó a dialogar; luego, la gente se retiró del lugar.

Como se observa, en estos últimos casos no se requirió la presencia de la UMO ni las personas manifestantes utilizaron la violencia para protestar. Así lo corrobora también el grupo de ex empleados estatales, que durante más de un mes mantuvieron una huelga de hambre por su despido injusto. Fueron treinta y seis días de lucha para manifestar sus quejas; ahora, según parece, se está negociando su indemnización en la Asamblea Legislativa. Es posible, entonces, ejercer como es debido el derecho a protestar; se puede hacer en el marco de la legalidad, sin llegar a la violencia ni a la llamada “politización” en las actuaciones u omisiones de la PNC. Pese a todo, pues, aún es posible buscar mecanismos no violentos para que la población —agotadas otras vías— exprese su descontento cuando las autoridades toman o toleran medidas que afectan su ya deteriorada calidad de vida. Se debe entonces garantizar que, más allá de ciertas posiciones retrógradas, ese derecho sea una realidad en el país cuando las circunstancias lo requieran.

Presentamos a continuación el diagnóstico que hiciera el Banco Mundial, en octubre de 2002, en ocasión del financiamiento del Sistema Integrado de Transporte Público de San Salvador, iniciado durante la gestión del ex presidente Francisco Flores y continuado por Antonio Saca. Aunque algunas cifras hayan cambiado con el tiempo, lo esencial del diagnóstico se mantiene vigente.

Diagnóstico del Banco Mundial sobre el sistema de transporte público de San Salvador

Con una población de 2.0 millones de habitantes, el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) constituye un 40% de la población del país y, en su carácter de ciudad capital, es a la vez el principal centro político y económico del país. En el crecimiento urbano ha venido predominando una modalidad de corredores viales, que irradia a partir del centro de la ciudad. Esta modalidad radial de crecimiento urbano ha llegado a un volumen de tránsito y transporte público de pasajeros considerable a lo largo de las vías principales, como el Boulevard del Ejército Nacional, la vía Panamericana, la Alameda Juan Pablo II y la Alameda Roosevelt. Este conjunto de corredores principales, que transportan inclusive los flujos más importantes de pasajeros de transporte colectivo, está hoy en día congestionado, especialmente por el centro de San Salvador.

La industria de transporte público de pasajeros en el AMSS hoy día está compuesta de 2,000 autobuses, que promedian 16 años de actividad; y 1,770 microbuses, con un promedio de 7 años. La suma de vehículos de transporte público de pasajeros en circulación en el AMSS muestra que hay un exceso en la flota vehicular colectiva de 30%, factor que contribuye a la congestión y a la contaminación del aire.

La industria está actualmente organizada en 141 “cooperativas”, que operan sobre 160 rutas en todo el área metropolitana. Es un sistema altamente fraccionado y caótico, donde el marco operacional “un

hombre – un bus” define el servicio. El subsidio, que en noviembre de 2001 fue eliminado por decreto del [ex] presidente [Francisco Flores], tenía un valor de US\$ 36 millones por año, y ocasionaba fuertes distorsiones en el funcionamiento del sector de transporte público de pasajeros, donde la industria se preocupaba más por el mantenimiento del subsidio que por la calidad del servicio al usuario.

El Gobierno, apoyado por la gran mayoría de los usuarios, reconoce que el sistema de transporte público de pasajeros tiene que ser reorganizado para solucionar los grandes desafíos del sector. Los problemas son numerosos: alto nivel de congestión vehicular, causado tanto por autos particulares como por el transporte público de pasajeros por autobús que se concentran en los corredores principales; velocidad de servicio de transporte público de pasajeros en el orden de sólo 8-10 Km/hora en los corredores principales; falta de seguridad vial y peatonal; y altos niveles de contaminación del aire causado por el envejecimiento de la flota de autobuses y autos.

Organización institucional

Institucionalmente, el subsector de transporte público de pasajeros hasta el momento no ha contado con un marco regulador adecuado. El Gobierno, a través del Vice Ministerio de Transporte (VMT), ha empezado un proceso de reestructuración del sector, con la reciente eliminación del

subsidio referido anteriormente. El VMT, una dependencia del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOP), es el órgano que tiene por ley todas las responsabilidades para la regulación del sector, y asume las responsabilidades formales relacionadas con la planificación y reglamentación del sistema de transporte urbano de pasajeros. Las propuestas de políticas sobre transporte terrestre a ser implementadas para lograr un eficiente servicio de transporte terrestre, exceptuando el régimen ferroviario, son atribución directa de la Dirección General de Transporte Terrestre del VMT.

A nivel municipal y regional del AMSS, hay también responsabilidades para el sistema de transporte urbano. Los municipios y la Oficina de Planificación del AMSS (OPAMSS) tienen responsabilidad para la planificación urbana, y cuentan con el Plan Maestro de Desarrollo Urbano (PLAMADUR) del AMSS para guiar los proyectos que afectan el desarrollo urbano a nivel regional. Los municipios tienen también la función de planificación, construcción y mantenimiento de las calles secundarias, las aceras, iluminación de calles, actividades comerciales, como los vendedores ambulantes y los mercados.

La propuesta del gobierno

En junio de 2001, el VMT inició el proceso de crear un nuevo marco regulatorio y rector de transporte colectivo. El VMT anunció un Plan de Acción para reordenar el sector de transporte colectivo, que consistió en cuatro áreas de acción. Primero, se estudió en detalle el funcionamiento del sector, con la realización de Plan Maestro de Transporte en el Área Metropolitana de San Salvador (PLAMATRANS), que sirve de guía de planificación para todas las inversiones y cambios institucio-

nales contemplados en el sector. Segundo, entre los resultados y directrices del PLAMATRANS, se determinó que era necesario retirar del servicio 760 autobuses y microbuses con más de 20 años, una acción que el VMT hizo en noviembre de 2001. Los dueños de estas unidades antiguas fueron indemnizados, y los autobuses fueron convertidos en chatarra. Tercero, el Presidente anunció por decreto ejecutivo la terminación del subsidio sobre el precio de diesel, también en noviembre de 2001. Finalmente, el VMT anunció la reinscripción de todo el resto de las unidades bajo nuevos criterios técnicos y operacionales, y la intención de implementar un nuevo sistema de autobuses de tecnología de diesel limpio de capacidad y frecuencia alta. En este nuevo sistema, los usuarios embarcarán y desembarcarán a nivel en paradas especiales, como en un sistema de metro por superficie, y utilizarán terminales de integración, y habrá un control del boleto a través de un sistema de pre-pago con tarifa integrada entre todas las rutas del nuevo sistema.

Aproximadamente 60 Km de corredores principales en el AMSS serían incorporados como un sistema integral de transporte público de pasajeros de alta capacidad. Esta solución debe contemplar cambios físicos en los corredores para introducir paulatinamente un sistema de transporte público de pasajeros de alta capacidad (en fases, en un período de 15 años), mejorar el flujo de tránsito particular (semáforos, ingeniería de tránsito en las intersecciones, etc.), y crear medidas para incrementar el nivel de seguridad vial y peatonal. Además, es necesario aplicar un marco institucional y regulatorio que pueda regular con eficacia el nuevo sistema de transporte colectivo.

A continuación, transcribimos el comunicado del Bloque Popular Social (BPS) ante sucesos políticos recientes.

Crece represión de Saca contra movimiento social. Inician capturas y desaparecimientos

El Bloque Popular Social de El Salvador, integrado por organizaciones sindicales, campesinas, estudiantiles, comunales, religiosas, magisteriales, juveniles, de indígenas, mercados, mujeres y excombatientes, DENUNCIA ante la opinión pública nacional e internacional:

1. El pasado jueves 7 de julio, en horas de la tarde, fue capturada por la Policía Nacional Civil nuestra compañera María Aída Pineda, en la Comunidad Monseñor Romero de Tonacatepeque. A nuestra compañera se le acusa de usurpación de tierras. Ella es dirigente del Comité Nacional de Pobladores.

2. El día siguiente, 8 de julio desapareció en la ciudad de Quezaltepeque el joven José Omar Chavez, de 19 años, hijo del dirigente comunal Mario Chavez, de la Corporación de Comunidades para el desarrollo Cordecom. El vestía jeans azul, camiseta sport verde musgo con líneas amarillas en las mangas y zapatos deportivos azules.

3. Ambas acciones represivas se dan en el marco de una semana de intensa lucha social contra el aumento al pasaje del transporte público y otras demandas, que comprendió bloqueo de calles en Soyapango y Olocuilta, movilizaciones en San Martín, Ilopango y San Marcos. Acciones de protesta por estudiantes de secundaria y universitarios en las afueras de la UES y la salida de Catedral de los ocho sindicalistas que estuvieron en Huelga de Hambre.

4. Ambas acciones represivas suceden en el norte de San Salvador (Tonacatepeque y Quezaltepeque) y dirigidas contra el sector comunal, contra organizaciones que luchan por la tierra y por el agua, por

la legalización de terrenos de familias pobres.

5. Ambas acciones represivas ponen en evidencia la reactivación de Escuadrones de la Muerte, hecho denunciado ya por la Procuradora de Derechos Humanos, Dra. Beatrice de Carrillo y vinculado a la creación de la Escuela Internacional de Policía, ILEA.

Frente a estas situaciones represivas, como Bloque Popular Social:

1. Hacemos un llamado a nuestros hermanos y hermanas de la solidaridad internacional a pronunciarse y denunciar a este gobierno represivo de Antonio Saca que se presenta desvergonzadamente como defensor de la ley pero que en la práctica recurre a la captura y la desaparición forzada de personas.

2. Hacemos un llamado a nuestro pueblo a denunciar estos hechos y acercarse a nuestras organizaciones para informar de cualquier captura, persecución o amenaza contra sectores organizados.

3. Denunciamos que esta ola represiva está vinculada a la creación de la ILEA, organismo donde se adiestraran a los actuales y futuros escuadrones de la muerte del área centroamericana.

4. Exigimos la libertad inmediata de nuestra compañera María Aída Pineda.

5. Pedimos a nuestro pueblo nos ayuden a buscar información que conduzca al paradero del joven José Omar Chávez.

Finalmente reiteramos que, como Bloque Popular Social, nos mantenemos firmes en nuestro compromiso de luchar por la justicia y una verdadera democracia. Las amenazas de Saca y del ministro de Gobernación Figueroa no nos amedrentan. Estamos en pie de lucha.

Centroamérica: Precios promedio de combustibles

Periodo: mayo-junio 2005

Fuente: www.sieca.org.gt

Descripción	GUATEMALA			EL SALVADOR			HONDURAS			NICARAGUA			COSTA RICA		
	5-May	5-Jun	Variación %	5-May	5-Jun	Variación %	5-May	5-Jun	Variación %	5-May	5-Jun	Variación %	5-May	5-Jun	Variación %
Tipo de Cambio Moneda Nacional X SUS	Q7.61	Q7.67	0.73%	¢8.75	¢8.75	0.00%	L. 18.85	L. 18.86	0.04%	CS 16.60	CS 16.68	0.47%	¢475.07	¢475.50	0.73%
GASOLINA															
- por galón -															
Moneda Local	21.65	21.14	-2.40%	24.5	23.8	-2.86%	63.53	62.13	-2.20%	51.3	48.56	-5.34%	1,539.30	1,462.34	-5.00%
Extra o Superior	2.84	2.76	-2.79%	2.81	2.81	0.00%	3.37	3.29	-2.37%	3.09	2.91	-5.83%	3.26	3.08	-5.80%
Moneda Local	21.25	20.7	-2.59%	23.19	22.75	-1.90%	60.47	59.71	-1.26%	49.57	47.26	-4.66%	1,473.33	1,396.37	-5.22%
Regular	2.79	2.7	-3.21%	2.64	2.64	0.00%	3.21	3.17	-1.25%	2.99	2.83	-5.35%	3.12	2.94	-5.74%
Moneda Local	17.96	16.45	-8.41%	20.74	20.13	-2.94%	49.3	50.2	1.83%	43.71	43.13	-1.33%	1,110.50	1,048.19	-5.61%
Diesel	2.36	2.15	-9.32%	2.37	2.3	-3.38%	2.62	2.66	1.53%	2.63	2.59	-1.52%	2.35	2.2	-6.34%
Moneda Local	18.5	17.9	-3.24%	...	...	...	43.31	44.39	2.49%	42.91	42.81	-0.23%	1,205.79	1,117.83	-7.29%
Kerosene	2.43	2.33	-4.11%	...	...	...	2.3	2.35	2.17%	2.58	2.57	-0.39%	2.55	2.35	-8.24%
GAS PROPANO (L.P.G.)															
- cilindros o tambor-															
Moneda Local	68.59	60.65	-11.58%	32.12	32.12	0.00%	219.5	208	-5.24%	132.2	125.53	-5.05%	6,654.00	6,244.00	-6.16%
25 libras	9.01	7.91	-12.21%	3.67	3.67	0.00%	11.64	11.03	-5.24%	7.96	7.53	-5.40%	14.1	13.13	-7.02%
Moneda Local	96.2	84.81	-11.84%	45	45	0.00%	...	...	...	...	...	...	10,646.00	9,990.00	-6.16%
35 libras	12.64	11.06	-12.50%	5.14	5.14	0.00%	...	...	...	...	...	...	22.55	21.01	-6.83%
Moneda Local	273.96	241.29	-11.93%	...	...	...	...	...	...	683.4	653.04	-4.44%	26,616.00	24,976.00	-6.16%
100 libras	35.99	31.47	-12.56%	...	...	...	...	...	...	41.17	39.16	-4.86%	563.8	523.5	-7.14%

(...) Información no disponible

(-) No aplica

Guatemala: a/ precios del 02 may-05, b/ precios del 06 jun-05.

El Salvador: c/ precios del 04 may-05, d/ precios del 01 jun-05.

Honduras: e/ precios del 01 al 07 de may-05, f/ precios del 05 al 11 de jun-05.

Nicaragua: g/ precios del 03 may-05, h/ precios del 07 jun-05.

Costa Rica: i/ precios del 01 may-05, j/ precios del 01 jun-05.

El Salvador y Honduras: precio liberado en cilindros de 100 libras.

Honduras y Nicaragua: No disponible en presentación de 35 lbs.