



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CONTADURIA PUBLICA**



TEMA:

**“ IMPORTANCIA DEL GRUPO MISCELÁNEOS SUBGRUPO TRANSPORTE Y
COMUNICACIONES PRODUCTO MICROBÚS EN LA DETERMINACIÓN DEL INDICE
DE INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR.”**

Trabajo de Graduación presentado por:

**HUMBERTO ANTONIO BOJORQUEZ DOMINGUEZ
ELISEO DEL TRANSITO SALGADO
DOUGLAS ANTONIO MIRÓN ARÉVALO**

Para optar al Grado de:

LICENCIADO EN CONTADURÍA PUBLICA

NOVIEMBRE, 2002

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTRO AMERICA



AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

LIC. JOSE MAURICIO LOUCEL
RECTOR

ING. NELSON ZARATE SÁNCHEZ
VICERRECTOR ACADEMICO

ING. DANILO ADOLFO DIAZ PEREZ
DECANO

JURADO EXAMINADOR

LICDA. TERESA DE JESÚS FLAMENCO
PRESIDENTE (A)

LIC. JOSE ANTONIO CHORRO MARTINEZ
PRIMER VOCAL

LICDA. ANA DEL CARMEN AQUINO BENITEZ
SEGUNDO VOCAL

NOVIEMBRE, 2002

San Salvador, El Salvador, Centroamérica.



AGRADECIMIENTOS

Este triunfo profesional, lo dedico especialmente a Dios todo poderoso, por ser mi guía principal.

A mi querida Madre, María Amelia Salgado, por enseñarme el camino del saber en todos los aspectos.

A mi esposa: Santa Inés Ruíz Castillo, a mis hijos Inés Arely y Carlos Eliseo Salgado Ruíz, por su comprensión durante el tiempo dedicado a mi estudio.

A mis hermanos, por darme fuerza de voluntad para seguir adelante.

A mis compañeros de trabajo de grado, por haberme dado la confianza y que sin su ayuda no hubiese sido posible, coronar mi carrera profesional.

A mis compañeros de trabajo de oficina, por darme siempre su apoyo.

A mi jurado evaluador: Lic. Ana Del Carmen Aquino, Lic. Teresa de Jesús Flamenco y Lic. José Antonio Chorro, por demostrarme que todo esfuerzo bien realizado, tiene su recompensa.

Eliseo del Tránsito Salgado.



AGRADECIMIENTOS

A Dios todo poderoso: por llenarme de bendiciones y darme fuerzas para poder superar los retos y dificultades que se me presentaron en todo el desarrollo del trabajo, guiándome así por el camino correcto que me permitiera culminar satisfactoriamente una etapa de mi desarrollo profesional.

A mi esposa Mirna Elena Miguel de Mirón y mis hijos Douglas Ernesto Mirón Miguel y Catherine Elena Mirón Miguel, por ser lo más bello que Dios me ha dado, ya que con su presencia y paciencia, logre superar los momentos críticos que se presentaron en todo el proceso de estudio.

A mi hermana Delmy Ruth Arévalo, que siempre me dio su hombro y voz de aliento para salir adelante, gozando mis triunfos y sufriendo mis derrotas.

A mis compañeros del trabajo de graduación por darme la oportunidad y confianza que nos ayudó a trabajar como un verdadero equipo.

A mis compañeros de oficina que de una y otra manera, me aconsejaron para poder salir adelante.

A mi jurado evaluador: Lic. Ana Del Carmen Aquino, Lic. Teresa de Jesús Flamenco y Lic. José Antonio Chorro, por demostrarme que todo esfuerzo bien realizado, tiene su recompensa.

Douglas Antonio Mirón Arévalo.



AGRADECIMIENTOS

A Dios todo poderoso: por permitirme lograr escalar un peldaño más en mi carrera educativa y hacerme comprender que confiando en él y valorando su palabra, todo se puede alcanzar.

A mis hijos Ilenia Sarahí Bojórquez M. Y Miguel Humberto Bojórquez M.: que siempre me comprendieron al sacrificar mi tiempo para ellos y me dieron fuerzas para lograr culminar mis estudios universitarios.

A mis compañeros del trabajo de graduación: por lograr la meta trazada en equipo y haber compartido con ellos momentos trascendentales en mi vida.

A mis compañeros de oficina: que de alguna u otra manera me apoyaron e impulsaron durante toda mi carrera.

A mi jurado evaluador: Lic. Ana Del Carmen Aquino, Lic. Teresa de Jesús Flamenco y Lic. José Antonio Chorro, por hacerme reflexionar, que el convertirse en un profesional posee un gran honor, pero sobre todo una gran responsabilidad.

Humberto Antonio Bojórquez Domínguez.



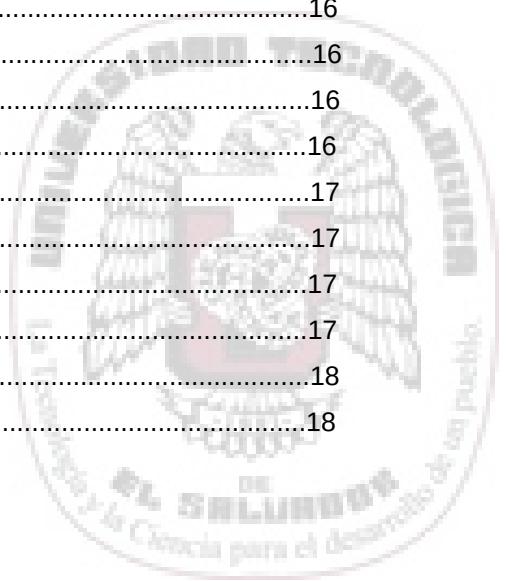
INDICE

Introducción.....	ii
-------------------	----

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL SOBRE LA IMPORTANCIA DEL GRUPO MISCELÁNEO SUBGRUPO TRANSPORTE Y COMUNICACIONES PRODUCTO MICROBÚS, EN EL INDICE DE INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR

I.	Antecedentes sobre inflación y transporte.....	1
A.	Aspectos generales y características de la inflación en El Salvador.....	5
	1. Período de 1973 a 1982.....	5
	2. Período de 1982 a 1984.....	6
	3. Período de 1984 a 1989.....	7
	4. Período de 1989 a 1994.....	8
	5. Período de 1994 a 1999.....	9
	6. Período de 1999 a 2001.....	10
B.	Aspectos generales y estructuras del sector transporte de Microbuses en El Salvador.....	11
C.	Entrevista realizada a la Asociación de Empresarios de Microbuses de Antiguo Cuscatlán (ASEMACU).....	12
II.	Base Teórica de la inflación y transporte.....	16
A.	Inflación.....	16
	1. Tipos de Inflación.....	16
	a. Inflación Local.....	16
	b. Inflación Importada.....	16
	c. Inflación Internacional.....	17
	d. Inflación Mixta.....	17
	e. Inflación Sobreprecios.....	17
	f. Inflación Moderada.....	17
	g. Inflación Galopante.....	18
	h. Inflación Latente.....	18



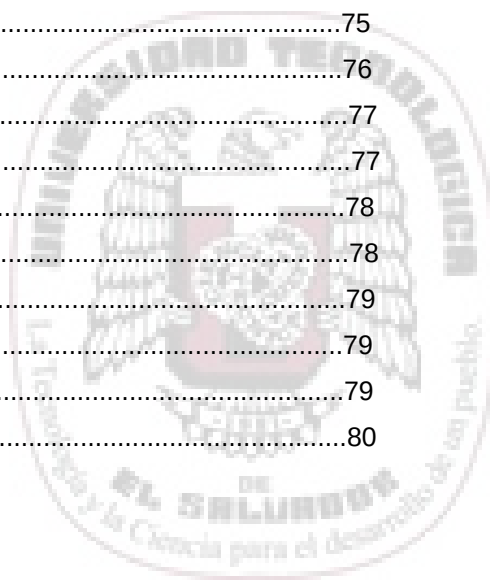
i. Inflación Reptante.....	19
j. Inflación Abierta.....	19
k. Inflación Reprimida.....	19
2. Base sobre inflación según Samuelson-Nordhaus.....	19
3. Otros postulados.....	22
4. Inflación causada por los costos o los precios.....	28
5. Inflación causada por los monopolios.....	28
6. Inflación originada por las expectativas.....	29
7. Inflación causada por la explotación.....	29
8. Inflación originada por la teoría monetaria.....	30
B. Transporte.....	31
1. Tipos de servicio.....	31
a. Autobús.....	31
2. Marco histórico de la inflación y transporte.....	32
a. Inflación.....	32
1) Antecedentes (Grecia Edad Media)	
VI. a.C. XV d. C.....	33
a) Platón.....	34
b) Aristóteles.....	34
c) Escuelas mercantilistas (Juan Bodino G. Malynes y E. Misselden).....	36
d) Escuela de fundadores de la economía política (William Petty).....	37
e) Escuela fisiócrata (Francois Quesnay).....	38
f) Otras escuelas.....	39
g) Teoría Keynesiana (John M. Keynes).....	39
2) Base para la determinación de la canasta de mercado.....	45
a) Clasificación de la canasta de mercado.....	46
3) Inflación según otras fuentes de información (medios de información escrito-periódicos).....	50
b. Transporte.....	52
1) Historia mundial.....	52
a) Carruajes.....	52
b) Otros vehículos.....	52
c) Ferrocarriles.....	53
d) Tranvías.....	55
e) Trolebús.....	56



	f) Metropolitano.....	57
	g) Historia del transporte en El Salvador.....	57
III.	Marco Legal.....	60
A.	Inflación.....	60
	1. Constitución de la República de El Salvador.....	61
	2. Ley Orgánica del Banco Central de Reserva.....	61
	3. Ley de Integración Monetaria.....	62
	4. Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios.....	63
	5. Ley de Impuesto sobre la Renta.....	63
B.	Transporte.....	64
	1. Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	64
	2. Reglamento General de Tránsito.....	65
	3. Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.....	66
	4. Ley del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSFOCOOP).....	67
	5. Ley General de Asociaciones y Cooperativas.....	68
	6. Reglamento de la Ley General de Asociaciones y Cooperativas.....	69
	7. Ley del Fondo de Conservación Vial.....	69
C.	Definición de Términos Básicos.....	70

CAPITULO II
INVESTIGACIÓN DE CAMPO SOBRE LA IMPORTANCIA DEL
GRUPO MISCELÁNEO, SUBGRUPO TRANSPORTE Y
COMUNICACIONES, PRODUCTO MICROBÚS EN EL INDICE DE
INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR

I.	Generalidades.....	75
A.	Importancia.....	75
B.	Objetivos.....	76
	1. Objetivo General.....	77
	2. Objetivos Específicos.....	77
C.	Delimitación de la Investigación.....	78
	1. Delimitación Espacial.....	78
	2. Delimitación Temporal.....	79
	3. Delimitación Social.....	79
D.	Limitantes de la Investigación.....	79
E.	Metodología de la Investigación.....	80



1.	Tipo de Estudio.....	81
2.	Población de Estudio.....	83
3.	Tamaño Muestral.....	83
II.	Métodos, Técnicas, Instrumentos.....	85
A.	Métodos y Técnicas.....	85
1.	Método Documental.....	85
2.	Método de Campo.....	85
3.	Técnica.....	86
B.	Instrumento de Captación de la Información.....	86
C.	Prueba Piloto.....	86
D.	Operación de Campo.....	87
E.	Consistencia y Procesamiento de la Información.....	88
1.	Codificación.....	88
2.	Entrada de datos.....	89
3.	Consistencia de la información digitada.....	89
4.	Indicadores a obtener para la evaluación del impacto.....	90
III.	Evaluación de la Encuesta	
A.	Análisis de la información.....	90
B.	Presentación de los resultados.....	93

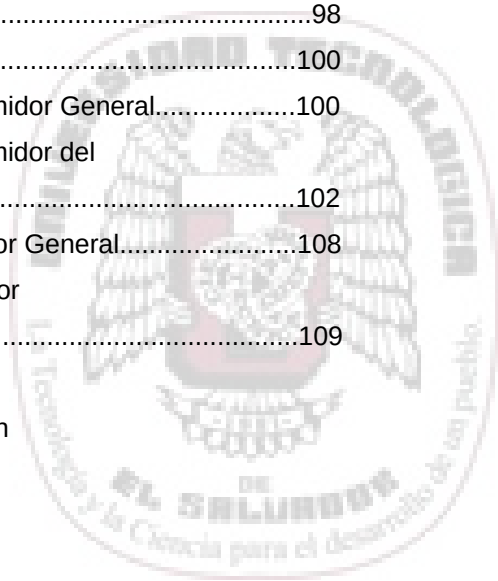
CAPITULO III

DETERMINACIÓN DE LA IMPORTANCIA DEL GRUPO MISCELÁNEOS, SUBGRUPO

TRANSPORTE Y COMUNICACIONES, PRODUCTO MICROBÚS

EN EL INDICE DE INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR

I.	Generalidades.....	98
A.	Importancia del Bien.....	98
B.	Comportamiento histórico de los precios del bien.....	100
1.	Variación mensual del Indice de Precios al Consumidor General.....	100
2.	Variación mensual del Indice de Precios al Consumidor del Producto microbús.....	102
3.	Variación anual del Indice de Precios al Consumidor General.....	108
4.	Variación Anual del Indice de Precios al Consumidor del producto microbús.....	109
C.	Determinación de la importancia del precio del producto en	



el Indice de Precios al Consumidor.....	111
1. Definición de variables.....	111
2. Derivación de la fórmula.....	112
3. Determinación de la importancia.....	114
4. Efectos sobre el poder adquisitivo.....	117
D. Propuesta Metodológica.....	121
1. Objetivo de la propuesta metodológica.....	121
2. Parámetros.....	121
a. Representatividad.....	121
b. Transparencia metodológica y de cálculo.....	125
3. Creación de un nuevo Indice de Precios al Consumidor.....	126
4. Construcción de la Canasta del Indice de Precios al Consumidor.....	131
5. Criterios de selección de productos para la Canasta del Indice de Precios al Consumidor.....	132
6. Selección de lugares para toma de precios.....	133
7. Ventajas del nuevo Indice de Precios al Consumidor.....	134
8. Nueva Canasta de Bienes.....	135
a. Ponderaciones del Indice de Precios al Consumidor.....	135
b. Estructura de la canasta.....	137
9. Programa Permanente de Actualización.....	138
a. Estudios de mercados anuales.....	139
b. Encuesta de presupuesto familiar.....	139
c. Muestreo de establecimiento.....	139
d. Ajustes de calidad.....	140
1) Definición de criterios.....	140
2) Tratamiento de cambios.....	140
3) Ajustes metodológicos.....	141
e. Planes de contingencias.....	141
f. Armonización metodológica de cálculo.....	141
Notas de referencia.....	143
Bibliografía.....	147
Anexos.....	151

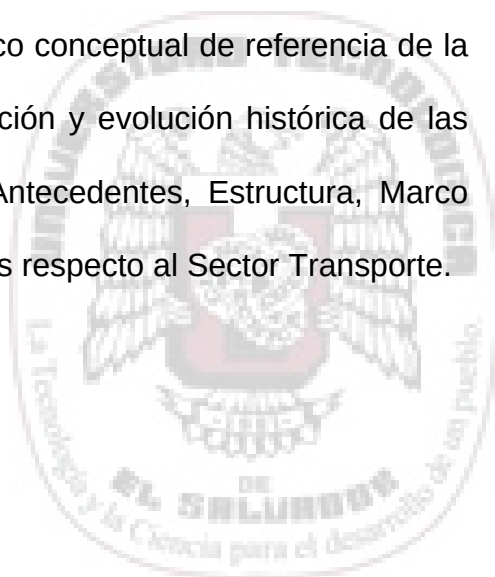


INTRODUCCION

La problemática investigada en el presente documento es producto del interés de la Universidad Tecnológica de El Salvador, en inculcar a sus estudiantes un alto grado de conciencia social con el propósito de formar Profesionales Integrales, que al momento de desempeñar su profesión en el Mercado Laboral, no estén ignorantes de la realidad social del país, esto además traerá como consecuencia logros muy importantes para el Alma Mater , ya que los distintos sectores que conforman la sociedad Salvadoreña serán los mayores beneficiarios de este trabajo, con lo que la Universidad estará cumpliendo con su misión y visión contribuyendo al mismo tiempo a la formulación de propuestas de solución que permitan disminuir o mantener los Indices Inflacionarios, ya que conociendo ampliamente como la Canasta Básica de mercado afecta o incide en la determinación del índice de inflación se puede hacer propuestas de solución a dicha problemática.

Por lo anterior expuesto a continuación se presenta un resumen del desarrollo capítular del trabajo.

EL CAPÍTULO I, contiene toda la parte del marco teórico conceptual de referencia de la inflación y el sector transporte, es decir, es la descripción y evolución histórica de las dos variables sujeta a la investigación, tales como Antecedentes, Estructura, Marco Conceptual y toda la normativa legal existente en el País respecto al Sector Transporte.



EL CAPITULO II, se basa únicamente en la investigación de campo sobre la importancia del Grupo Misceláneos, Subgrupo Transporte y Comunicaciones, Producto Microbús en el índice de inflación en el Gran San Salvador, conteniendo las Generalidades, los Métodos, Técnica e Instrumentos y la Evaluación de la Encuesta.

EL CAPITULO III, consiste en la formulación de la propuesta metodológica de la Nueva Canasta de Mercado, la cual se logra del análisis del comportamiento del Índice de Precios al Consumidor General y del Índice de Precios al Consumidor del producto microbús.

En conclusión se puede considerar que el estudio realizado será de gran utilidad, tanto para la Universidad, alumnos y comunidad en general, si se parte del hecho de que los procesos inflacionarios afectan considerablemente el desarrollo económico y social de una nación, por lo que se espera satisfacer las expectativas de las distintas personas que consulten el presente documento.

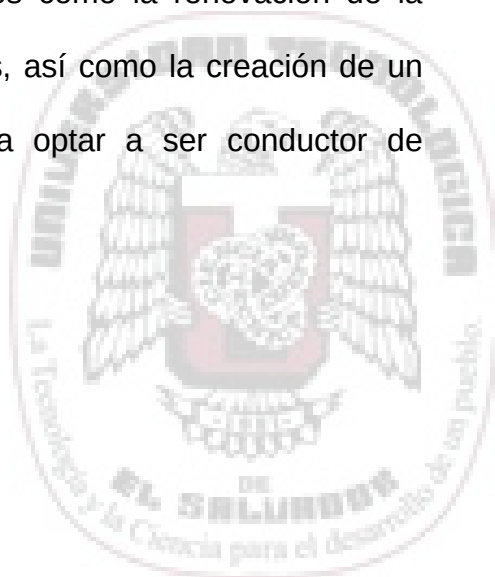


CAPITULO I

MARCO TEORICO CONCEPTUAL SOBRE LA IMPORTANCIA DEL GRUPO MISCELÁNEOS SUBGRUPO TRANSPORTE Y COMUNICACIONES PRODUCTO MICROBÚS, EN EL INDICE DE INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR.

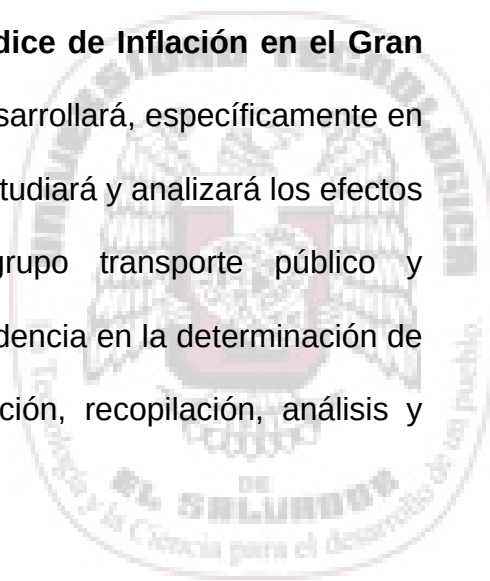
I. Antecedentes sobre Inflación y Transporte.

En El Salvador, se han dado cambios que han afectado considerablemente la situación económica de la población, tal es el caso del Sector Transporte, que con las últimas políticas implantadas por los Poderes Ejecutivo y Legislativo, los empresarios del transporte se verán obligados a asociarse o conformarse en entidades legales, lo que conllevará a que dicho sector se someta a las nuevas exigencias del Viceministerio de Transporte, tales como la renovación de la flotilla existente de autobuses, microbuses y taxis, así como la creación de un banco de datos de motoristas autorizados para optar a ser conductor de unidades de transporte público de pasajeros.



La situación anterior, si bien tiene un beneficio para el medio ambiente, afectará muy fuerte el bolsillo de los empresarios del transporte, ya que dicha inversión los obligaría a aumentar el valor de la tarifa del pasaje, lo que influirá en el poder adquisitivo de los usuarios; así también el incremento de los productos que integran la canasta de mercado y que a su vez provocaría un alza de los índices inflacionarios.

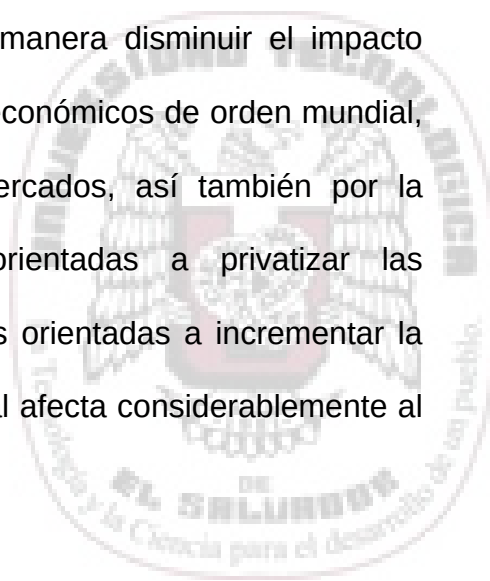
A raíz del conflicto armado ocurrido en las décadas de los años setentas y ochentas, el sector del transporte público de pasajeros se vio sumergido en una crisis profunda, debido a los constantes paros de transporte implantados por el movimiento guerrillero y a la indiscriminada quema de buses generada a raíz del problema bélico, esto trajo como resultado el surgimiento de nuevas alternativas del Transporte Público tales como Pick Ups y Microbuses, por lo que se desea conocer, cual es “ **La Importancia del Grupo Misceláneos, Subgrupo Transporte y Comunicaciones, específicamente la Influencia del producto Microbús en la determinación del Índice de Inflación en el Gran San Salvador** ”, es así que la investigación se desarrollará, específicamente en el municipio de Ayutuxtepeque, lugar donde se estudiará y analizará los efectos económicos en el grupo misceláneos, subgrupo transporte público y comunicación, sector microbús, respecto a su incidencia en la determinación de la tasa de inflación; a través de la determinación, recopilación, análisis y



registro de todas aquellas zonas en las cuales es utilizado por la población salvadoreña, dicho medio de transporte colectivo. (**Nota 1**)

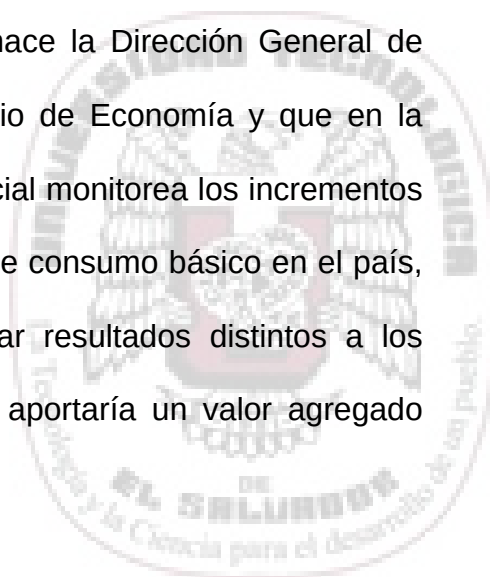
El desarrollo de la investigación tendrá un período de duración comprendido entre los meses de agosto 2001 a Junio 2002.

Se considera esencial que, toda investigación científica debe llevar inmerso el componente social, razón por la cual todo estudio a realizar debe procurar satisfacer intereses mayoritarios, ya que muchos de ellos sólo pretenden favorecer a ciertos sectores minoritarios de la sociedad o en su defecto indagar aspectos de poca trascendencia; para evitar caer en este error el investigador debe seleccionar temas de verdadero interés para la población, esto permitiría a los individuos que están en puestos con poder de toma de decisiones, como los gobernantes o grandes grupos empresariales, sensibilizarse y comprender la problemática social; ya que permite en alguna manera disminuir el impacto negativo causado en gran parte por los cambios económicos de orden mundial, como la globalización y la apertura de los mercados, así también por la implantación de políticas gubernamentales orientadas a privatizar las instituciones estatales y a la aprobación de leyes orientadas a incrementar la recaudación fiscal por medio de impuestos, lo cual afecta considerablemente al



ciudadano común y corriente; lo anterior ha generado un incremento de los precios de los bienes y servicios demandados por la población, por lo que se considera necesario realizar esta investigación, ya que tomando como base los resultados obtenidos se puede ratificar la importancia del estudio y su aporte a la Sociedad Salvadoreña, si se toma en cuenta que los ciudadanos por lo general no se interesan en conocer a profundidad como los altos índices inflacionarios limitan considerablemente su capacidad adquisitiva; si se observa que por una parte sus salarios no son incrementados, pero el precio de los bienes y servicios demandados por ellos y su grupo familiar, se ven afectados considerablemente, por lo que el valor de su dinero disminuye, lo que se traduce en la no satisfacción de sus necesidades básicas establecidas en la canasta de mercado.

Por esta razón es muy importante conocer como un producto afecta o no, la determinación de la tasa de inflación local, tomando de base prácticamente el Índice de Precios al Consumidor, tal como lo hace la Dirección General de Estadísticas y Censos, dependencia del Ministerio de Economía y que en la actualidad es la única institución que en forma oficial monitorea los incrementos ó disminuciones de los precios de los productos de consumo básico en el país, motivo por el cual, esta investigación puede dar resultados distintos a los presentados por el ente Gubernamental, lo que aportaría un valor agregado



muy importante, si comparamos los datos obtenidos por el estudio de la Universidad Tecnológica respecto a los datos proporcionados de manera oficial.

A. Aspectos Generales y Características de la Inflación en El Salvador.

Según estudio realizado por el Colegio de Profesionales en Ciencias Económicas (COLPROCE), El Salvador ha mostrado diferentes comportamientos Inflacionarios, por diferentes causas tanto externas como Internas, por lo tanto es importante mencionar que la Economía Salvadoreña en los períodos de 1960 a 1972, fue de un crecimiento ordenado, se desarrolló en un marco de crecimiento estable y en donde no hubo mayores dificultades con el sector externo y gozó de una notable estabilidad de precios que desapareció en 1973, año de fuertes aumentos de precios del petróleo, rompiéndose así la estabilidad mencionada. A partir de este año se experimentaron fuertes cambios, los cuales se mencionan a continuación:

1. Período de 1973 a 1982.

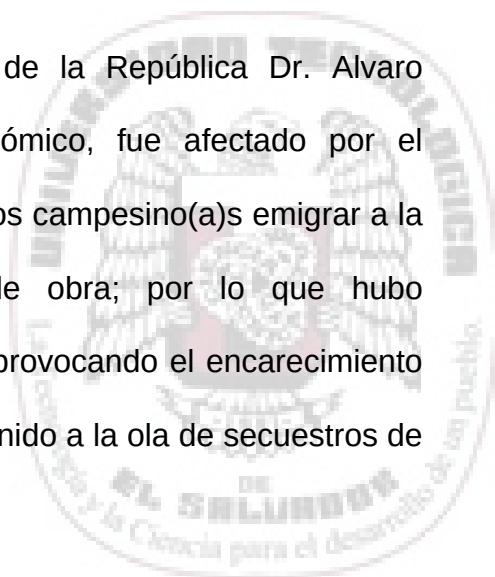
En este período hubo un estancamiento de la economía promovido por los siguientes factores:



- Desarrollo de una Perturbación Socio-económica originada por necesidades sociales insatisfechas, lo cual ocasionó el surgimiento del conflicto armado.
- Bajos niveles de producción
- Disminución de los precios del café
- Alto índice de inflación promedio de 14.6% repercutiendo gravemente en el poder adquisitivo de los productores y consumidores nacionales.
- El 15 de Octubre de 1979, es derrocado el Presidente de la República de El Salvador, General Carlos Humberto Romero, instaurándose la Junta Revolucionaria de Gobierno.
- El 7 de marzo de 1980, se Nacionalizan las Instituciones que conforman el Sistema Financiero, por mandato de la Junta Revolucionaria de Gobierno .

2. Período 1982 a 1984.

Durante este período a cargo del Presidente de la República Dr. Alvaro Magaña, se observó que el crecimiento económico, fue afectado por el incremento del conflicto armado, lo cual obligó a los campesino(a)s emigrar a la ciudad, ocasionando disminución de mano de obra; por lo que hubo desconfianza en la inversión del sector agrícola, provocando el encarecimiento en los precios de los granos básicos. Lo anterior unido a la ola de secuestros de

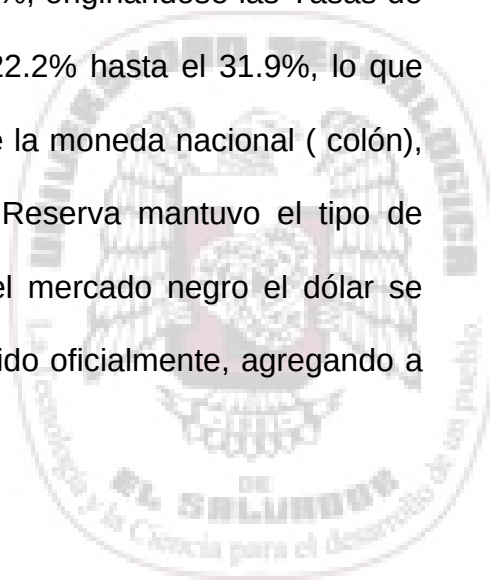


los dueños de las tierras, provocó disminución en la producción agrícola; así mismo el Estado se caracterizó por ser un régimen intervencionista, se realizaron reformas estructurales de gran trascendencia como la Reforma Agraria que trajo grandes repercusiones en la actividad económica, especialmente en el agro.

Cabe mencionar que en el año de 1983, se experimentó cierta estabilidad económica, debido a las medidas y sanciones que tomó el Estado para evitar el alza de precios de los bienes y servicios, establecidos por la Ley Temporal de Establecimiento de Precios.

3. Períodos de 1984 a 1989.

En el período a cargo del Presidente de la República Ing. José Napoleón Duarte, la moneda sufrió una devaluación del 100%, originándose las Tasas de Inflación Promedio más altas llegando entre un 22.2% hasta el 31.9%, lo que incidió considerablemente en el tipo de cambio de la moneda nacional (colón), respecto al dólar, ya que el Banco Central de Reserva mantuvo el tipo de cambio oficial a ¢ 2.50 por \$ 1.00, cuando en el mercado negro el dólar se cotizó a valores mucho más altos que el establecido oficialmente, agregando a



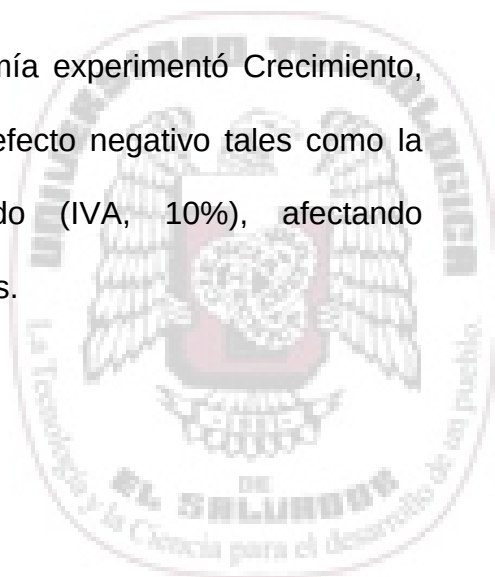
ello un alto índice de desempleo, adherido a éste, fenómenos naturales como sequías y el terremoto del año 1986.

En el año de 1989, la inestabilidad política, económica y social registró niveles incontrolables causados por la guerra, agravado con la ofensiva militar en el mes de Noviembre de dicho año.

4. Período de 1989 a 1994.

Los primeros años de Gobierno del Presidente de la República, Lic. Alfredo Félix Cristiani, se caracterizaron por promover una política de Corte Neoliberal, adoptando medidas estructurales como lo son la Disminución de Aranceles, Reformas Fiscales, Liberalización de la Banca y precios.

En la segunda mitad de este período, la economía experimentó Crecimiento, aunque se suscitaron medidas que tuvieron un efecto negativo tales como la Aprobación del Impuesto al Valor Agregado (IVA, 10%), afectando negativamente los precios de los bienes y servicios.

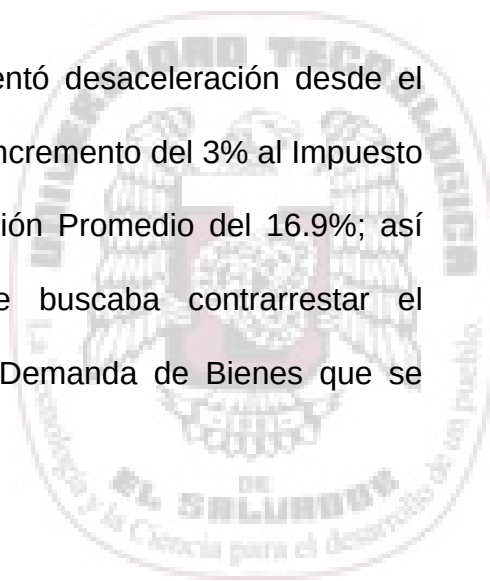


Otra variable que afectó la situación de precios fue la devaluación de la moneda provocado por el Incremento en el tipo de cambio del dólar en el mercado negro, que fue de ₡ 10.00 x \$ 1.00, contribuyendo al incremento en el promedio del índice de la inflación de 16.9%, según la investigación realizada por el Colegio de Profesionales en Ciencias Económicas.

5. Período de 1994 a 1999.

Este período estuvo a cargo del Presidente de la República Dr. Armando Calderón Sol, en el cual el Gobierno continuó con el Sistema Neoliberal y estableció en dicho período el Plan de Desarrollo Económico y Social y el Programa Monetario Financiero, de cuyos resultados el de mayor relevancia fue la Disminución de la Tasa de Inflación que llegó al 8.9% a finales de 1994, considerada la mas baja durante los últimos años.

No obstante, el crecimiento económico experimentó desaceleración desde el año 1995, provocado por los siguientes factores: Incremento del 3% al Impuesto al Valor Agregado IVA, lo que originó una Inflación Promedio del 16.9%; así también la Política Monetaria Restrictiva que buscaba contrarrestar el Crecimiento del Crédito y la Saturación de la Demanda de Bienes que se acumularon durante el conflicto armado.



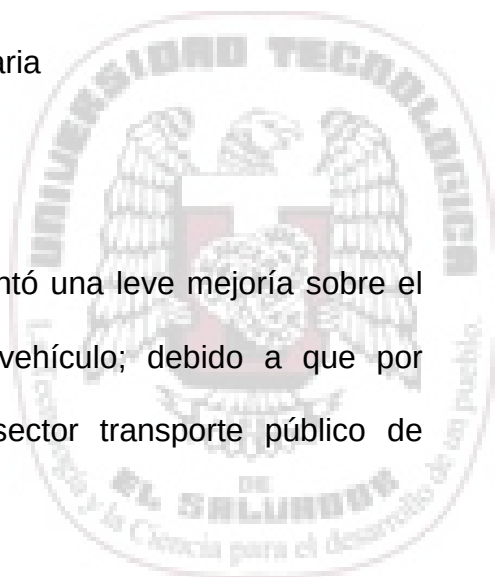
6. **Período 1999 a 2001.**

Al igual que los gobiernos desde los años 1994 a 1999, se mantuvo la tendencia neoliberal por lo que en el actual período a cargo del Presidente de la República Lic. José Francisco Flores, los índices inflacionarios promedios anuales, al finalizar el año 2001 se encuentran en un 4.0%, habiéndose mantenido en forma similar el año 2000.

Cabe mencionar que dicha tasa inflacionaria, específicamente en el año 2001 ha experimentado incrementos ocasionados por medidas económicas emanadas por el actual gobierno; entre estas podemos mencionar:

- Liberación de precios en la venta de combustibles.
- Gravamen de Impuesto IVA, a productos de la canasta básica y medicinas.
- Eliminación de subsidios a determinados servicios.
- Aplicación de la ley de integración monetaria

En el último trimestre del año 2001, se experimentó una leve mejoría sobre el poder adquisitivo de la población que posee vehículo; debido a que por mandato ejecutivo, se eliminó el subsidio al sector transporte público de



pasajeros autobús, lo que originó una disminución significativa en los precios de los combustibles; sin embargo a pesar de lo anterior, posteriormente a partir del 1º de Enero de 2001, se aprobó por mandato legislativo y ejecutivo, un impuesto llamado Ley del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), el cual grava al usuario con \$ 0.20 de dólar por galón de combustible que compre; ello trajo como consecuencia un efecto cascada, ya que dicho impuesto afectó considerablemente a la población con menos ingresos económicos.

B. Aspectos Generales y Estructura del Sector Transporte de Microbuses en El Salvador.

El Estado a través del Ministerio de Obras Públicas, ha asignado al Viceministerio de Transporte, la organización del transporte público de pasajeros, sea este en su caso autobús ó microbús; así mismo se creó como un ente auxiliar al Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP), el cual se encarga de crear de manera estructurada cooperativas de diferentes giros o actividades, incluyendo las de transporte, con el fin de formar entidades reconocibles legalmente por el Estado.



En entrevista sostenida con el Lic. Archilla Chiquillo, Gerente de Planificación de INSAFOCOOP, el día 11 de octubre de 2001; manifiesta que el sector transporte de microbuses en El Salvador, se ha caracterizado por no apegar a los lineamientos establecidos por la ley en su carácter de figura legal, por lo que actualmente solamente se cuenta con cuatro cooperativas de transporte de microbuses legalmente constituidas, dos en la zona occidental y dos en San Salvador, ello trae como consecuencia poco apoyo del Estado a dicho sector.

Según INSAFOCOOP, la mayoría de organizaciones de transporte de microbús, trabajan por aprovisionamiento; es decir que éstos se asocian solamente para representarse en defensa de intereses comunes; pero que su actividad económica principal rinde sus beneficios a cada miembro de manera independiente, es decir según el ingreso y gasto de cada asociado.

C. Entrevista con el Sr. Cruz Rubio, encargado de Relaciones Públicas de la Asociación de Empresarios de Microbuses de Antiguo Cuscatlan (ASEMACU)

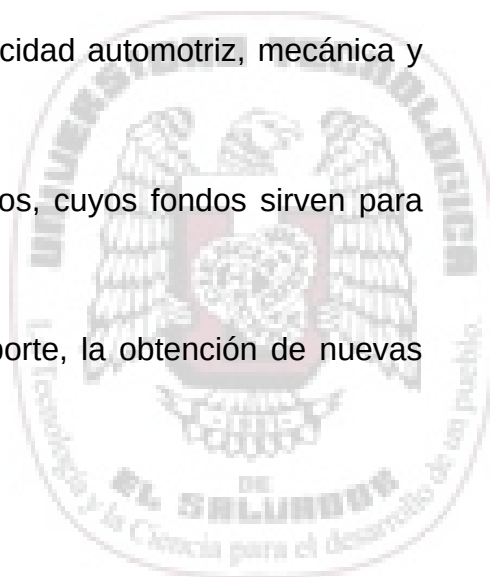
La cooperativa se fundo hace 13 años, inicialmente se integro con la participación de 35 socios y 45 microbuses, quienes prácticamente aportaron



unidades galones (microbuses chatarra, es decir en muy mal estado), cuyo recorrido inicial fue: del Centro Urbano Zacamil hasta la urbanización Santa Elena, cobrando en los primeros 5 años, un pasaje de ₡ 1.00.

La Junta Directiva esta conformada por 12 directivos, además cuentan con sus estatutos, reglamento interno y otras políticas emanadas por la directiva, quienes son los responsables de realizar diferentes actividades orientadas a fomentar el mejoramiento integral de la cooperativa; como ejemplo podemos mencionar:

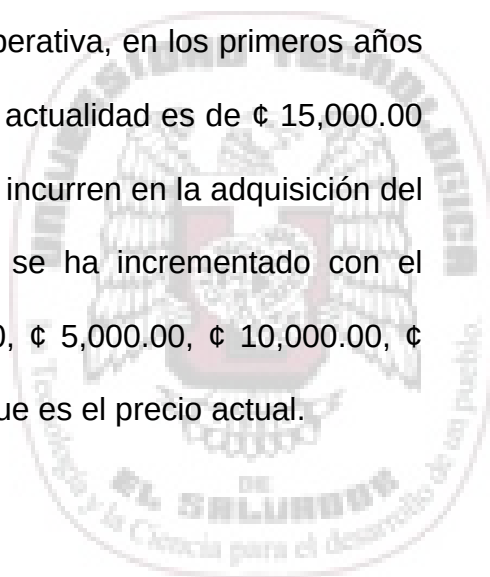
- Recaudación de fondos
- Renovación constante de la flota de microbuses, para poder prestar un mejor servicio.
- Aportación de repuestos para reparación de las unidades dañadas.
- Uso total de las instalaciones del taller mecánico, propiedad de la cooperativa, incluyendo servicios de electricidad automotriz, mecánica y enderezado y pintura.
- Recolectar la cuota diaria fijada a los socios, cuyos fondos sirven para mantenimiento general de las unidades.
- Gestionar ante el Viceministerio de Transporte, la obtención de nuevas líneas.



A través de la buena administración de la gremial, esta cooperativa sirvió de ejemplo para la creación de nuevas gremiales, tanto en el área metropolitana, como en el interior del país, además es importante mencionar que en la actualidad ya están logrando superar una crisis financiera, que tuvieron como resultado de la mala gestión que realizó una ex junta directiva; lo que propició la expulsión de éstos de la gremial y la creación de una nueva cooperativa, llamada ACASEMI, que también funciona en la misma ruta, con una flotilla de 35 microbuses.

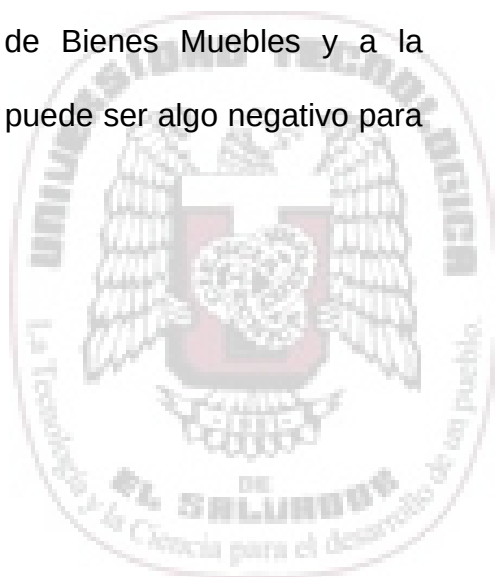
El financiamiento para la adquisición de nuevas unidades, corre estrictamente por cuenta de cada propietario de microbuses, miembro de la sociedad, debiendo contar obligadamente con el aval o visto bueno de la junta directiva, ya que es un requisito exigido por las instituciones bancarias.

Así también la cuota inicial para ingresar a la cooperativa, en los primeros años fue de ₡ 3,000.00, después de ₡ 5,000.00 y en la actualidad es de ₡ 15,000.00 colones; a eso se le agregan los costos en que se incurren en la adquisición del derecho de explotación de la línea, cuyo valor se ha incrementado con el tiempo, ya que comenzaron costando ₡ 3,000.00, ₡ 5,000.00, ₡ 10,000.00, ₡ 35,000.00, ₡ 75,000.00 y ₡ 100,000.00 Colones, que es el precio actual.



Desde su creación están debidamente inscritos en el Ministerio del Interior, como una organización sin fines de lucro, pero con las nuevas exigencias del gobierno central, a través del Viceministerio de Transporte, están obligados a transformarse en sociedades anónimas, con una aportación en efectivo de ¢ 25,000.00, que constituyen la cuarta parte del capital mínimo de creación de una sociedad, que es de ¢ 100,000.00 colones; para lo cual están siendo capacitados, lo que les evitaría minimizar contratiempos al momento de inscribirse en el Centro Nacional de Registros (C.N.R.).

Al consultarle al Sr. Rubio sobre los pro y contra que les generaría esta nueva regulación, nos menciona que ellos toman el reto como algo muy positivo, ya que nunca han tenido ningún tipo de ayuda del Estado y por el contrario lo que se pretende es ordenar el sector transporte, que siempre a carecido de controles adecuados, sin embargo así mismo manifestó que como sociedades, deberán cumplir con el correcto pago de los impuesto tales como Impuesto Sobre la Renta, Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios, lo que de alguna manera puede ser algo negativo para las gremiales de transporte público.



II. Base Teórica de la Inflación y Transporte

A. Inflación

1. Tipos de Inflación

a) Inflación Local.

Esta es provocada internamente en la economía de cada país, es reconocida como inflación doméstica, implica que es el alza inmoderada de los precios de los bienes y servicios internos sin tomar en consideración factores externos.

b) Inflación Importada.

Para considerar la inflación, es importante determinar el porcentaje de inflación importada y el porcentaje de inflación local, con el objeto de establecer políticas anti-inflacionarias reales. Aquellos países que dependen en mayor porcentaje de importaciones en bienes y servicios tienen menores posibilidades de controlar la inflación, ya que tendrían un porcentaje de inflación por importación elevado.



c) Inflación Internacional.

La causa del alza general de los precios en un país, es el aumento del medio circulante. En el aspecto internacional también nos encontramos con la creación de dinero divisa promedio del fondo monetario internacional; por lo que un aumento en los precios internacionales, es una inflación internacional.

d) Inflación Mixta.

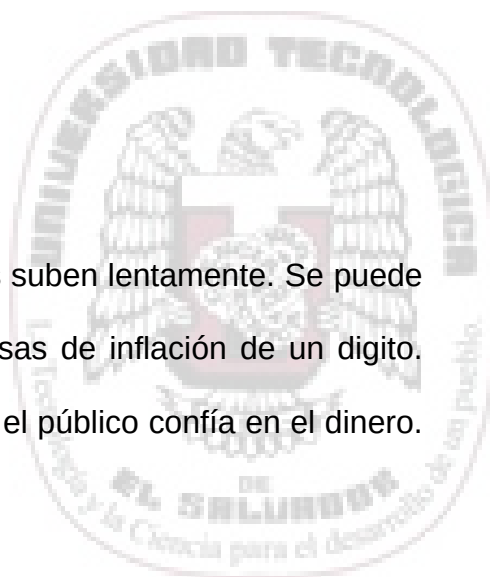
La cual es una combinación de la inflación de demanda y la de costos; que da como consecuencia una especie de promedio causal que surge de la situación dada por los distintos sectores, actividades y agentes económicos.

e) Inflación sobreprecios.

Derivada de la inflación de costos y resulta del traslado que hacen los agentes económicos al precio final de los bienes y servicios en igual o diferente proporción, y esto se da con mayor facilidad en los mercados imperfectos de los bienes y servicios de trabajo.

f) Inflación Moderada.

Se refiere al tipo de inflación en la cual los precios suben lentamente. Se puede clasificar arbitrariamente en esta categoría las tasas de inflación de un dígito. Cuando los precios suben relativamente estables, el público confía en el dinero.



Está dispuesto a mantenerlo en efectivo porque su valor no se deprecia rápidamente. Esta dispuesto a tenerlo en el banco, a firmar contratos a largo plazo expresados en términos monetarios; no se trata de invertir las riquezas en activos reales en lugar de activos monetarios. En conclusión, el sistema monetario funciona bien.

g) Inflación Galopante.

Es aquel tipo de inflación en la cual los precios empiezan a subir a tasas de dos o tres dígitos anuales. La inflación galopante trae graves distorsiones económicas. Generalmente la mayoría de los contratos se ligan a un índice de precios a una moneda extranjera, como el dólar. El dinero pierde valor de prisa por lo que el público evita tener mas del mínimo necesario.

h) Inflación Latente.

Esta inflación está referida a las variaciones de los bienes y servicios que aún no han sido puestos en evidencia en el mercado, es decir que los niveles son los mas bajos que por lo general se encuentran en el inicio del proceso inflacionario.



i) Inflación Reptante.

Se refiere al tipo de inflación que es tolerante y no es percibida por el grueso de la población.

j) Inflación Abierta.

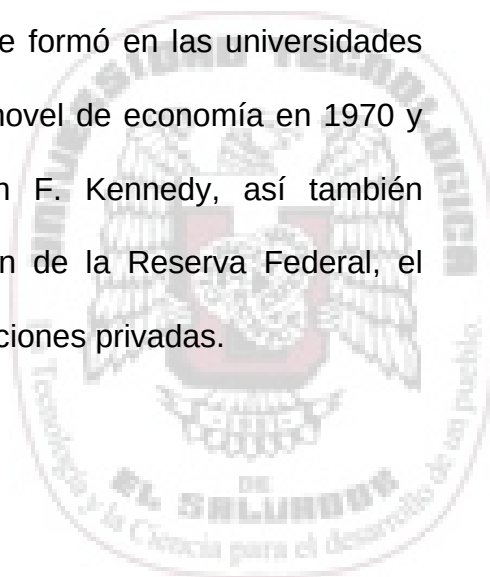
Este tipo de inflación se refiere a la que ya es palpable por la población.

k) Inflación Reprimida.

Se refiere a la que se trata de contener por medio del control de precios y de cambios. (Nota 2)

2. Bases sobre Inflación según Samuelson - Nordhaus.

Paul A. Samuelson, fundador del famoso departamento de economía del Massachussets Institute of Technology (MIT), se formó en las universidades de Chicago y Harvard, nombrado con el premio novel de economía en 1970 y fue asesor económico del ex presidente John F. Kennedy, así también proporcionó consultoría académica a la comisión de la Reserva Federal, el Tesoro de los Estados Unidos y diversas organizaciones privadas.



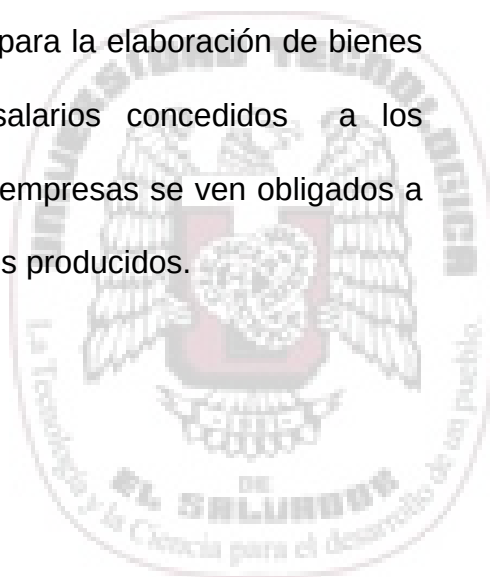
William D. Nordhaus, nació en Nuevo México, se graduó como licenciado en economía en la Universidad de Yale, también obtuvo doctorado en Massachussets Institute Technology (MIT). Sus investigaciones económicas abarcan una amplia variedad de temas, entre los que cabe destacar: la inflación, la medición de los precios, el crecimiento económico; así también al igual que Samuelson, fue asesor presidencial entre los años 1977 – 1979 del ex presidente Jimmy Carter.

Los economistas anteriormente citados plasmaron en su obra denominada Economía 10ª Edición, sus postulados principales con relación a temas de comportamientos económicos y sus efectos en la población; los cuales se harán mención a continuación, como un soporte en conocimiento al tema que se estudia. Entre dichos postulados se pueden citar:

Se puede considerar que la inflación es tendencial, ya que se mantiene en la misma tasa hasta que los acontecimientos económicos la alteran, es decir mientras la inflación no es perturbada esta no se incrementa o disminuye en su tasa. Algunos factores que perturban la inflación son:



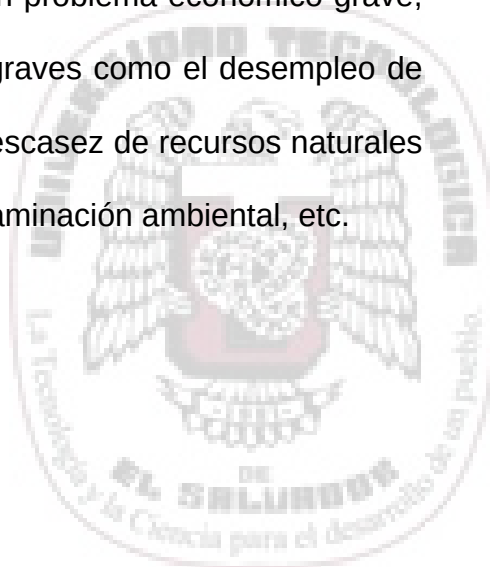
- Las variaciones en la OFERTA AGREGADA (OA), la cual determina la cantidad total de bienes y servicios que las empresas de un país están dispuestas a producir y vender en un determinado periodo, la que prácticamente depende del nivel de precios, de la capacidad productiva de las empresas y del nivel de los costos.
- Las variaciones en la DEMANDA AGREGADA (DA), esta se refiere a la cantidad total que están dispuestos a consumir todos los sectores de la economía con capacidad adquisitiva en un determinado periodo y es la suma del gasto de los consumidores, las empresas y el Estado, la cual depende del nivel de precios, la política monetaria, fiscal y de otros factores.
- La INFLACIÓN DE COSTOS: se puede entender que es el aumento de precios en la adquisición de materia prima para la elaboración de bienes de consumo y en el incremento de salarios concedidos a los trabajadores, por lo que los dueños de las empresas se ven obligados a transferir dichos costos al valor de los bienes producidos.



Es importante mencionar que el principal efecto distributivo de la inflación se debe a las diferencias existentes entre los tipos de activos y pasivos que poseen los individuos, como ejemplo podemos mencionar cuando una persona tiene dinero y se da una subida general de precios, esto genera una ganancia para él, ya que supongamos que solicita un préstamo para adquirir una vivienda de \$100,000.00 y ha de pagar una cuota de \$1000.00 mensuales a una tasa de interés anual fijo para amortizar dicho crédito y de repente una gran inflación duplica los salarios y las rentas, pero la cuota de amortización del crédito hipotecario sigue siendo \$1000.00 al año, esta persona va a tener que trabajar menos para pagar dicha cuota, ya que la inflación ha aumentado su riqueza y reducido a la mitad el valor real de su deuda hipotecaria. (**Nota 3**)

3. Otros Postulados.

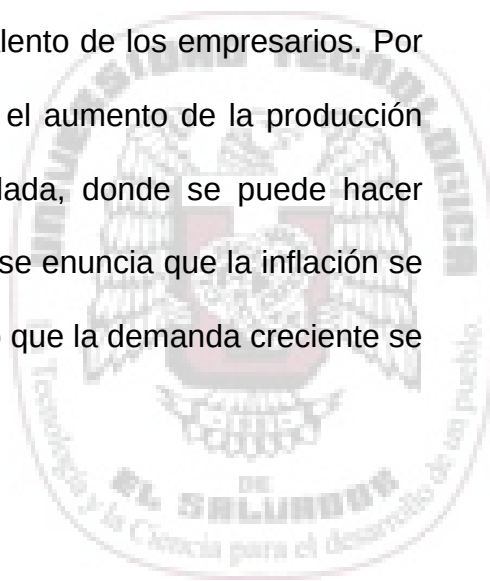
La inflación entendida como el aumento generalizado de los precios de bienes y servicios de una economía, constituye sin duda un problema económico grave, agregando al mismo otros problemas no menos graves como el desempleo de la mano de obra, pobreza general derivada de la escasez de recursos naturales o de la baja eficiencia de la mano de obra, la contaminación ambiental, etc.



La inflación afecta a la mayoría de los habitantes de un país, en su carácter de consumidores, por lo que no puede dejar de advertirse de inmediato. Los países que comercian en alto grado con el resto del mundo, la inflación tiene graves consecuencias por la vía de la tasa de cambio de su moneda en el mercado internacional, estas consecuencias son especialmente insidiosas porque no se aprecia fácilmente la conexión existente entre la causa y el efecto.

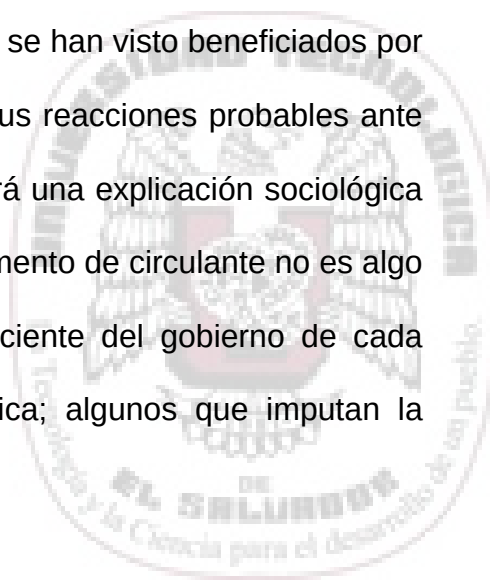
La inflación excesiva de un país, en relación con la de sus socios comerciales, se traduce de inmediato en una sobre valuación de su moneda, luego de un déficit de su balanza comercial y finalmente en una pérdida de reservas de divisas o en el aumento de su endeudamiento externo.

Desde otro punto de vista el análisis económico tradicional suele indicar que la inflación tiene un efecto negativo sobre la asignación de los recursos productivos, en particular el uso del tiempo y el talento de los empresarios. Por el contrario la inflación parece ir de la mano con el aumento de la producción hasta el límite de la capacidad productiva instalada, donde se puede hacer mención de la famosa “ Curva de Phillips”; donde se enuncia que la inflación se inicia cuando se ha llegado a dicho límite de modo que la demanda creciente se enfrenta a una oferta que ya no puede aumentar.



Según postulados de la Universidad de Economía de Toronto, manifiestan que la inflación es un fenómeno monetario no solo por lo que se refiere a su gestación, sino también por lo que se refiere a sus efectos. Es decir que la inflación no significa por si misma una reducción de la producción nacional a corto plazo, porque no implica una disminución de la utilización de la planta productiva y de la mano de obra, pero si afecta la distribución del ingreso debido a los diversos grupos sociales los cuales tienen diferentes capacidades de negociación.

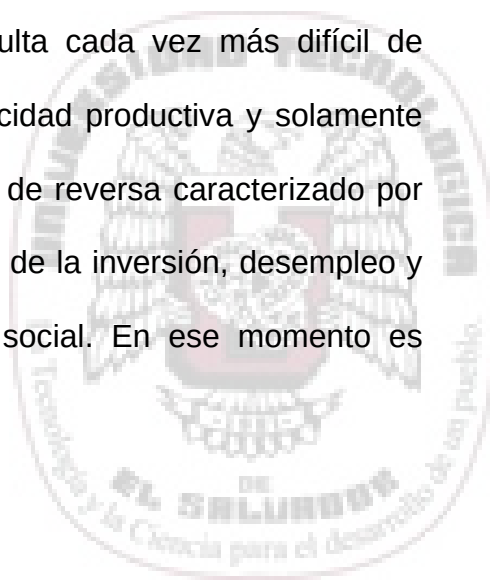
Entre los postulados acerca de la inflación se puede mencionar el enunciado por el profesor economista Jack Carr, quien manifiesta que la inflación se produce porque la cantidad total del dinero en circulación aumenta mas de prisa que la cantidad total de los bienes y servicios producidos en una economía o importados del exterior. Para reducir la inflación o por lo menos mantenerla a un nivel bajo, se debe preguntar porqué ha aumentado en forma descontrolada la cantidad total del dinero, cuáles grupos sociales se han visto beneficiados por este proceso y consiguientemente cuáles serán sus reacciones probables ante el frenamiento de la inflación con lo cual se logrará una explicación sociológica y política de la inflación. Esto es así, porque el aumento de circulante no es algo que suceda simplemente, es una decisión consciente del gobierno de cada país, es decir, una medida de política económica; algunos que imputan la



inflación al exceso de circulante, suelen imputar a su vez este exceso, al crecimiento desmedido del gasto público, un crecimiento financiado con la creación de dinero y no con la elevación de los impuestos o del endeudamiento externo.

Pero ¿porqué se eleva tanto el gasto público sin reducir correspondientemente el gasto privado ni aumentar los impuestos ?; es simplemente por factor político de mantener contento o por lo menos conforme a todo el mundo.

Naturalmente el aumento de la demanda permite incrementar la producción hasta el límite de la capacidad instalada. Durante un tiempo el crecimiento del empleo y de la producción, genera una sensación de prosperidad que a todos complace; esto tolera entonces a la inflación como el precio del crecimiento, por lo que es difícil entender entonces que se está disfrutando un crecimiento económico poco sano, basado en un proceso inflacionario que se alimenta a sí mismo de tal modo que una vez desatado resulta cada vez más difícil de contener. Finalmente se llega al tope de la capacidad productiva y solamente queda la inflación. Se inicia entonces un proceso de reversa caracterizado por el estancamiento de la producción, la disminución de la inversión, desempleo y finalmente la sensación de crisis económica y social. En ese momento es cuando surge el control de precios y salarios.



En los países industrializados, la regulación de salarios genera con mas rapidez inflación y en cuanto al control de precios, estos no se pueden controlar porque el sistema económico es como una tupida red de interconexiones donde no queda un solo punto que no esté conectado a todos los demás por algún camino; esto quiere decir que el sistema de precios cualquiera que sea, debe determinar en forma simultánea el nivel de todos los bienes y servicios de la economía.

Si existiera realmente la competencia perfecta, el mercado sería un instrumento de asignación de los recursos productivos y de distribución de la producción.

Así también, fundamentalmente por lo anteriormente expuesto, es que fracasan los controles de precios; es decir que dichos controles son menos eficientes que la libre operación del mercado y no corrigen la injusticia del mercado.

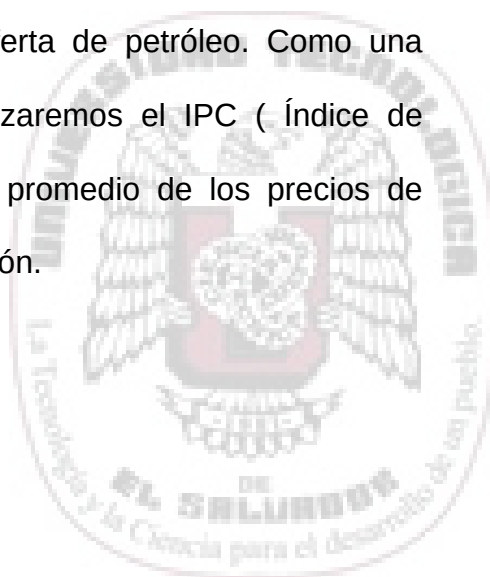
Ante los enunciados anteriormente expuestos Jack Carr, presenta en un ámbito más amplio la problemática de la inflación, con lo cual deja de manifiesto que:



La inflación representa un aumento general del precio de todos los bienes y servicios (Los economistas llaman nivel absoluto de los precios, al precio de todos los bienes y servicios), por lo tanto la inflación es el aumento del nivel absoluto de los precios. Ante este postulado es necesario ampliar que los precios pueden ser de 2 tipos:

- Precios Absolutos: son los que cambian moderadamente y explican claramente el porqué un producto afecta el incremento de precio de otro producto.

- Precios Relativos: ocurren por cambios de la demanda u oferta de bienes o servicios. Los factores de la oferta y demanda individuales, hacen que el precio de un bien aumente en relación con el precio de otro bien; pero no explican el aumento del precio de todos los bienes. Un ejemplo claro es los precios del petróleo han aumentado porque los productores han formado un cártel y han restringido la oferta de petróleo. Como una herramienta para medir la inflación, utilizaremos el IPC (Índice de Precios del Consumidor), el cual es un promedio de los precios de bienes y servicios comprados por la población.



El auge de la inflación se ha enunciado a través del tiempo, sin embargo existen algunas teorías sobre el origen de la inflación, entre estas cabe mencionar:

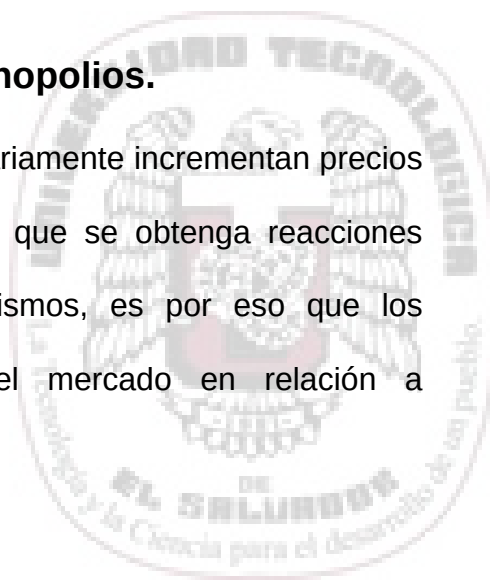
4. Inflación Causada por los Costos o los Precios.

Se comprenderá como costos, el valor de operación de las compañías el cual incide directamente en la rentabilidad de ésta; así también los precios es el valor fijado a la acción de compra venta, lo cual afectará o beneficiará al comprador y vendedor.

Esto se origina cuando generalmente los sindicatos piden arbitrariamente sueldos elevados, por lo que al ser complacidos, el empresario sube el precio desmedidamente de sus productos.

5. Inflación Causada por los Monopolios.

Como anteriormente se dijo los monopolios arbitrariamente incrementan precios a sus productos y estos los regulan solamente que se obtenga reacciones negativas sobre el nivel de ventas de los mismos, es por eso que los monopolios se forman del acaparamiento del mercado en relación a



determinada área de bienes o servicios, en el cual no existe competencia libre en el mercado.

6. Inflación Originada por Expectativas.

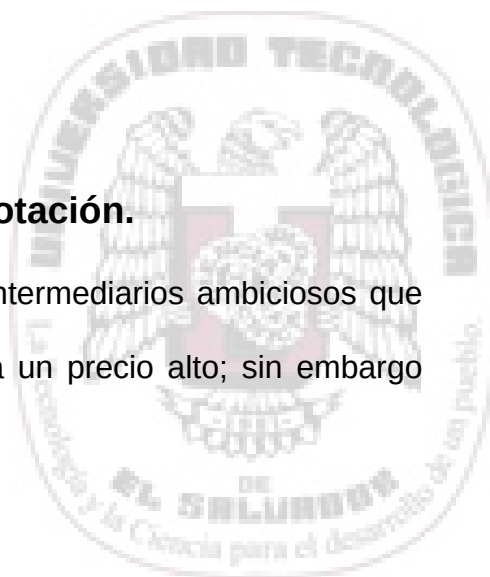
Una expectativa consiste en tener cierto grado de probabilidad de conseguirse algo que se prevé. Se afirma que si la gente no esperara la inflación ésta desaparecería por sí sola.

Aproximadamente desde los años 60 la gente empezó a especular sobre inflación; sin embargo esta teoría no puede explicar el porqué de ello.

Las expectativas de inflación son un efecto del fenómeno inflacionario, no una causa; cuando la inflación termina, las expectativas inflacionarias desaparecen.

7. Inflación Causada por la Explotación.

Esta teoría tiende a culpar de la inflación a los intermediarios ambiciosos que compran bienes a un precio bajo y los venden a un precio alto; sin embargo



teóricamente no existe una prueba exacta de que dichos intermediarios sean responsables de una tasa de crecimiento mayor de los precios de tales bienes.

La explotación básicamente se considera el aprovechamiento desproporcionado de los precios de un bien o servicio el cual afectará directamente al interesado o comprador.

8. Inflación Originada por la Teoría Monetaria.

La teoría monetaria de la inflación sostiene que ocurre la inflación cuando la oferta monetaria aumenta a una tasa mayor que la del crecimiento de la producción real de la economía. La tasa de inflación puede aproximarse en primera instancia por la tasa de crecimiento de la oferta monetaria menos la tasa de crecimiento de la producción. En otras palabras la teoría monetaria sostiene que los aumentos sustanciales de la tasa de crecimiento de la oferta monetaria, generan siempre aumentos sustanciales en la tasa inflacionaria y que la inflación no terminará nunca si no se detiene el crecimiento excesivo de la oferta monetaria.



La lógica básica en que se apoya esta teoría es que el dinero desempeña un servicio para quienes lo tienen. El dinero facilita el intercambio; es decir por comparación con una situación de trueque, el dinero reduce las molestias de la compra y la venta. (Nota 4)

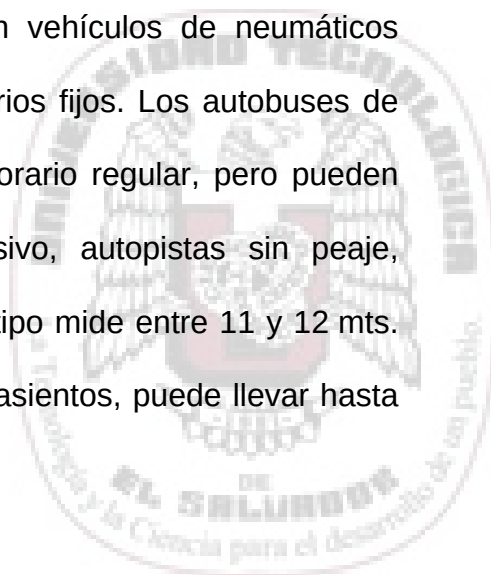
B. Transporte

1. Tipos de Servicio.

El transporte público se puede clasificar según determinadas características diferenciales: independencia de paso, control de conducción, forma de propulsión y tipo de servicio que proporciona.

a. Autobús.

Los sistemas de transporte por autobús utilizan vehículos de neumáticos autopropulsados que no están limitados a itinerarios fijos. Los autobuses de motor operan en rutas determinadas y con un horario regular, pero pueden circular en carriles de autobús de uso exclusivo, autopistas sin peaje, carreteras arteriales o calles locales. El vehículo tipo mide entre 11 y 12 mts. de largo y, dependiendo de la disposición de los asientos, puede llevar hasta



cincuenta pasajeros sentados. Un autobús recorre 48.000 km al año de promedio, pero esto puede variar significativamente dependiendo del tamaño de la ciudad y la fecha de construcción (la vida media de un autobús debería no sobrepasar los 15 años). En algunas ciudades de América y Asia se utilizan también vehículos colectivos, automóviles o furgonetas, que realizan una ruta determinada a precios muy accesibles; son mucho más baratos que un taxi y algo más caros que un autobús. Suelen tener una capacidad de entre seis y diez pasajeros. Los trolebuses son también vehículos de neumáticos, pero de tracción eléctrica. Toman la energía de una línea aérea a través de dos pértigas de hierro llamadas troles. Su flexibilidad de movimiento es mayor que la de los tranvías, ya que no utilizan raíles, pero menor que la de los autobuses, aunque a partir de la década de 1980, los trolebuses contaron con una batería o un motor diesel que les permitía circular de forma autónoma, sobre todo en zonas periféricas de poco tráfico. (**Nota 5**)

2. Marco Histórico de la Inflación y Transporte.

a. Inflación.

Al hablar de Inflación, generalmente nos referimos a un enorme problema el cual ningún país está exento de adquirir; ya que inmerso a dicho fenómeno se



presenta otro problema que es el control de precios y salarios, lo cual es el instrumento más común con el que los gobiernos intentan resolver la problemática de la inflación. Desde tiempos históricos la inflación ha tenido incidencia directa sobre el poder adquisitivo de las personas, es así como podemos mencionar diferentes escuelas las cuales han dado una explicación a este fenómeno; entre las cuales podemos citar:

1) Antecedentes (Grecia Edad Media) VI a.C. XV d.C.

En los tiempos del asentamiento esclavista se desarrolla el pensamiento económico, evolucionando ideas que surgen en relación a la producción superando el pensamiento Hebreo.

Fue aquí donde surgen pensadores como Platón y Aristóteles, los cuales dieron sus criterios con relación a los comportamientos económicos de la siguiente manera:



a) Platón

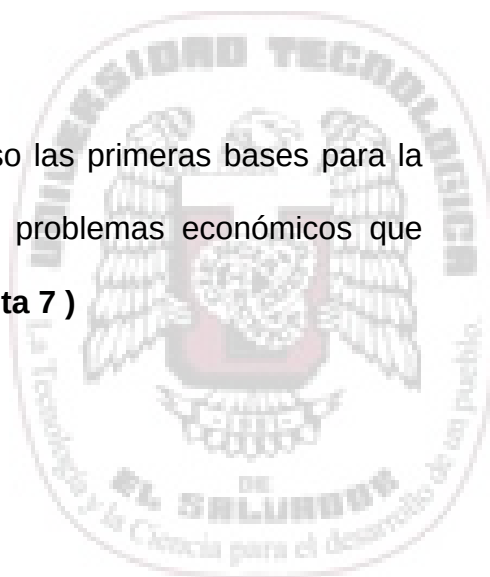
Explica la división del trabajo como consecuencia de las diversas aptitudes naturales de los hombres y de la gran cantidad de necesidades humanas.

Piensa que la ciudad se da porque existe la división del trabajo, en este sentido justifica el sistema de castas y las diferentes clases sociales. Cree en el estado ideal aristocrático. Según Platón el Estado posee dos clases importantes que son:

Los gobernantes y los gobernados. Los primeros se dividen en guardianes y auxiliares; los segundos son los artesanos los cuales debían tener faenas serviles de la producción y la circulación de la riqueza y podían tener talento necesario para gobernar, por lo que la inflación no se determinaba textualmente, sin embargo el manejo de las riquezas transformaban el mercado de manera práctica. (Nota 6)

b) Aristóteles

Fue el primer economista analítico, ya que impuso las primeras bases para la ciencia económica y el primero que explicó los problemas económicos que estudiaron en sus tiempos otros pensadores. (Nota 7)



Entre sus definiciones tenemos las siguientes:

- La economía propiamente es la ciencia encargada de la administración doméstica
- La ciencia del abastecimiento que se ocupa de la adquisición; es decir estudia la economía de la circulación de los bienes.
- Estableció la teoría del valor de uso y valor de cambio
- Explica las funciones del dinero el cual se debe al desarrollo del cambio y que los hombres crean un artículo que lo facilite.
- Distingue entre dinero y capital real, dependiendo de la función que los bienes tengan.
- Reconoce que el cambio se basa en la equivalencia entre los productos.

Aunque no definió propiamente el fenómeno de la inflación, Aristóteles manifestó que existía un valor de cambio de los bienes, el cual genera un exceso de recursos que deben ir de la mano con los negocios.



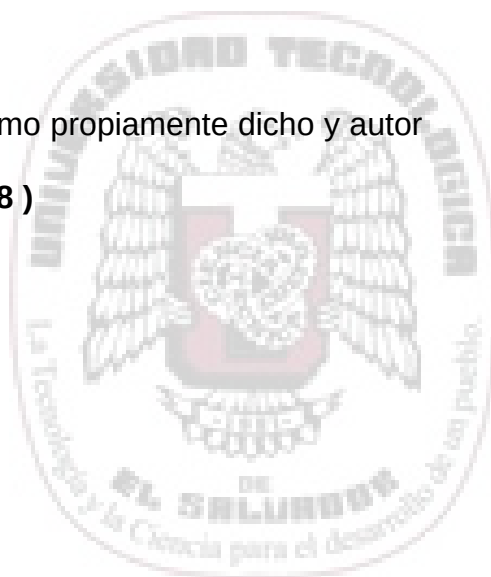
**c) Escuela Mercantilísta (Juan Bodino,
G. Malynes y E. Misselden)**

Épocas entre los siglos XII al XV, luego del surgimiento del feudalismo, se desarrolla enormemente el capitalismo, con lo cual se originó el mercantilismo, considerado como doctrina económica que refleja las condiciones del capitalismo comercial, principalmente en los siglos XVI y XVII.

Sus postulados principales son:

- Es una doctrina nacionalista
- El estado juega un importante papel en la dirección y realización de la política económica.
- Actitud favorable a vender
- El deseo de acumular dinero
- La oposición a la usura

El Sr. Juan Bodino fue el precursor del mercantilismo propiamente dicho y autor de un tratado importante sobre la moneda. (**Nota 8**)



En relación a la inflación, ésta tuvo sus primeros aparecimientos sin ser mayormente detectada, ya que el hecho de acaparar dinero por pequeños sectores de la sociedad ocasionaron desequilibrios.

d) Escuela de Fundadores de la Economía Política (William Petty)

A fines del siglo XVIII, se desarrolló notablemente el capitalismo industrial, que es la base del capitalismo actual, por lo que dicho desarrollo da como resultado la desaparición del mercantilismo, surgiendo lo que se llamó economía política en la cual resalta el trabajo de William Petty, quien favorece a la propiedad privada que determina la posición social de los individuos y que el estado debe proteger la propiedad industrial, así también que todos debemos colaborar con los gastos del estado.

Petty se basa en que el dinero y el comercio exterior son importantes porque ayudan a un país a desarrollarse y perfeccionar su industria.

Surge la creación de políticas tributarias. **(Nota 9)**



Por lo anterior la inflación toma niveles ya considerables puesto que la implementación de impuestos a la sociedad y el auge de poderíos económicos generaron distorsión en la capacidad de adquisición de las personas.

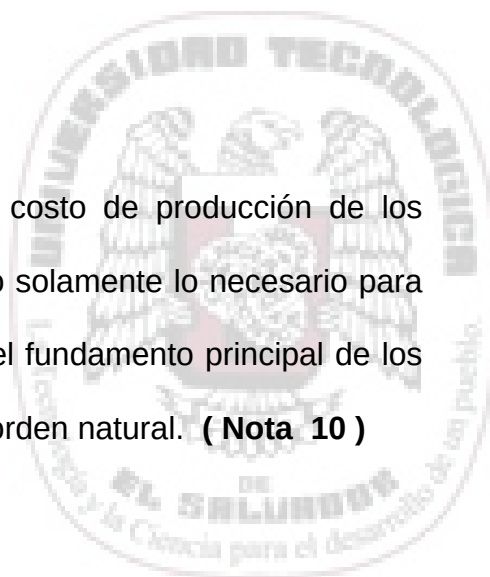
e) Escuela Fisiócrata (Francois Quesnay)

Se creó un excedente económico que denominaron Produit Net, el cual era generado por la agricultura y consiste en la diferencia entre bienes producidos y bienes consumidos.

Divide el trabajo en dos categorías que son:

Trabajo Productivo, es el que crea excedente; y el Trabajo Estéril que será el que no produce excedente.

Se elabora una teoría del precio basado en el costo de producción de los artículos manufacturados, enuncia el salario como solamente lo necesario para satisfacer las necesidades de los productores y el fundamento principal de los fisiócratas es que la sociedad está regida por un orden natural. **(Nota 10)**



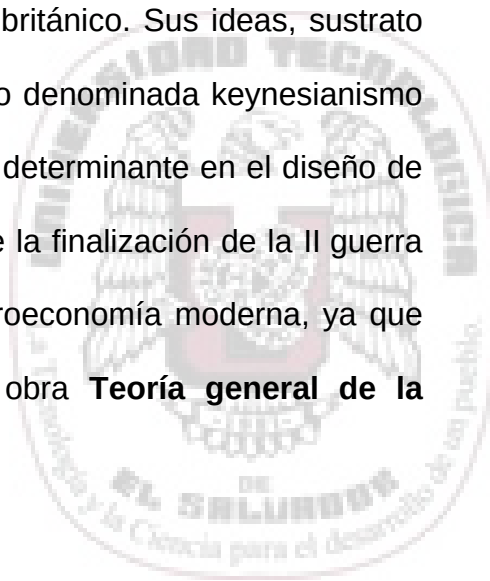
El problema fundamental aquí fue, que el nivel bajo de salarios originó poco consumo provocando una sobreproducción lo que hizo bajar precios y generar desempleo.

f) Otras Escuelas.

Luego en el siglo XVIII y XIX, surge la corriente de los clásicos , así también en el siglo XIX y XX la tendencia marxista, posteriormente los neoclásicos y hasta a mediados del siglo XX el tema de la economía había tenido una gran evolución; fue así como apareció la teoría keynesiana la cual inicio las bases para el estudio de fenómenos económicos tal es el caso de la inflación.

g) Teoría Keynesiana (John M. Keynes)

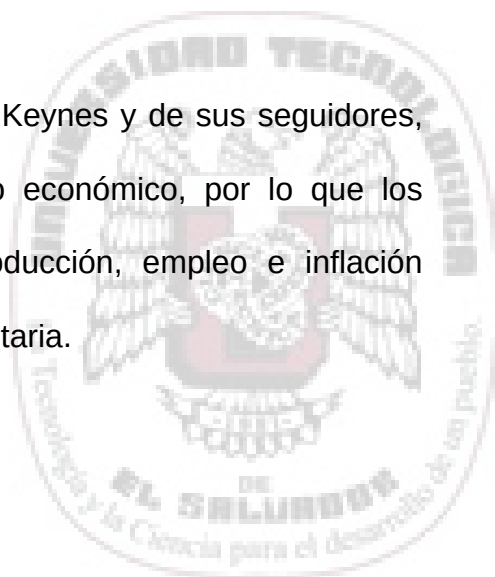
Keynes, John Maynard (1883-1946), economista británico. Sus ideas, sustrato de una nueva escuela de pensamiento económico denominada keynesianismo o “nueva ciencia económica”, influyeron de forma determinante en el diseño de las políticas económicas de muchos países desde la finalización de la II guerra mundial. prácticamente fue el creador de la macroeconomía moderna, ya que en el año de 1935, publicó su revolucionaria obra **Teoría general de la**



ocupación, el interés y el dinero, época en la cual Inglaterra y Estados Unidos aún se encontraban sumidos en la gran depresión de los años treinta y más de una cuarta parte de la población activa de Estados Unidos se encontraba desempleada, convirtiéndose dicha teoría en uno de los tratados económicos más importantes del siglo XX.

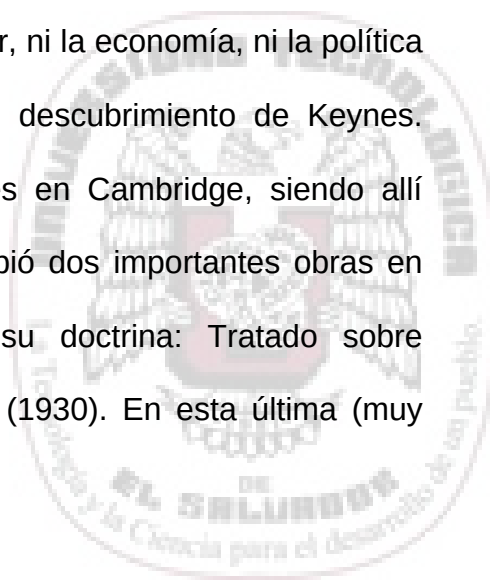
Keynes analizó las causas del desempleo y de las recesiones económicas, la determinación de la inversión y el consumo, como gestionan los bancos centrales el dinero y los tipos de interés, así como porque algunos países prosperan, mientras otros se estancan, además Keynes sostenía que el estado podía contribuir significativamente a allanar las oscilaciones de los ciclos económicos, aunque la macroeconomía ha avanzado desde sus primeras ideas, las cuestiones que abordó Keynes siguen definiendo el estudio de la macroeconomía actual.

Hoy en día gracias a la aportación intelectual de Keynes y de sus seguidores, sabemos controlar los peores excesos del ciclo económico, por lo que los gobiernos pueden influir en los niveles de producción, empleo e inflación utilizando cuidadosamente la política fiscal y monetaria.



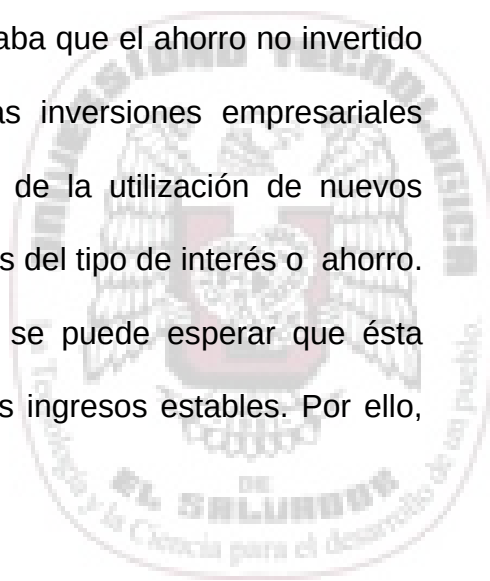
Para un mejor entendimiento de nuestra investigación queremos explicar brevemente el significado de dichas variables, la política fiscal se refiere al poder para gravar y para gastar y la política monetaria consiste en determinar la oferta monetaria y los tipos de interés, que afectan a la inversión en bienes de capital y a otros gastos sensibles a los tipos de interés.

Tras la segunda guerra mundial, la economía keynesiana acabó dominando en la macroeconomía y en la política económica de los gobiernos, durante la década de los años sesenta, casi todos los análisis de la política macroeconómica se basaron en la visión keynesiana del mundo, desde entonces las nuevas tendencias que tienen en cuenta los factores relacionados con la oferta, las expectativas y otras visiones de la dinámica de los salarios y de los precios han socavado el consenso Keynesiano inicial, aunque en la actualidad pocos economistas creen que la política de los gobiernos puede eliminar los ciclos económicos, como parecía que prometía la economía Keynesiana, pero algo estamos seguros de afirmar, ni la economía, ni la política económica han sido las mismas desde el gran descubrimiento de Keynes. Durante la década del año 1920 impartió clases en Cambridge, siendo allí prácticamente donde desarrolló su teoría y escribió dos importantes obras en las que ya se iba perfilando la que sería su doctrina: Tratado sobre probabilidades (1921) y Tratado sobre el dinero (1930). En esta última (muy



influida por el crac de 1929 y sus primeras consecuencias), en la que intentó analizar por qué la economía funciona de forma irregular, así como por qué está sujeta a las sucesivas expansiones y depresiones que caracterizan a los ciclos económicos. No obstante, no lograba explicar la problemática de las depresiones prolongadas, fenómeno para el que no existía respuesta si se seguían los entonces vigentes principios de la economía clásica, que consideraban que las recesiones se terminaban por corregir de forma automática. La tesis generalizada era que durante las recesiones aumentaba el ahorro, por lo que se reducían los tipos de interés; estos parámetros fomentarían la inversión empresarial y ésta, finalmente, conduciría a un nuevo periodo de crecimiento económico.

Keynes analizó en profundidad los problemas relativos a las depresiones prolongadas en La teoría general sobre el empleo, el interés y el dinero. Argumentó la inexistencia de mecanismos de ajuste automático que permitan a la economía recuperarse de las recesiones. Afirmaba que el ahorro no invertido prolonga el estancamiento económico y que las inversiones empresariales dependen de la creación de nuevos mercados, de la utilización de nuevos adelantos técnicos y otras variables independientes del tipo de interés o ahorro. Puesto que la inversión empresarial fluctúa, no se puede esperar que ésta pueda preservar un nivel de pleno empleo y unos ingresos estables. Por ello,



aseguraba que debían ser los gobiernos (factor ignorado hasta entonces), los que tendrían que convertirse en instrumentos económicos activos y compensar (a través de políticas económicas adecuadas) la insuficiencia de inversión privada durante una recesión con la reducción de impuestos y, sobre todo, con el incremento del gasto público.

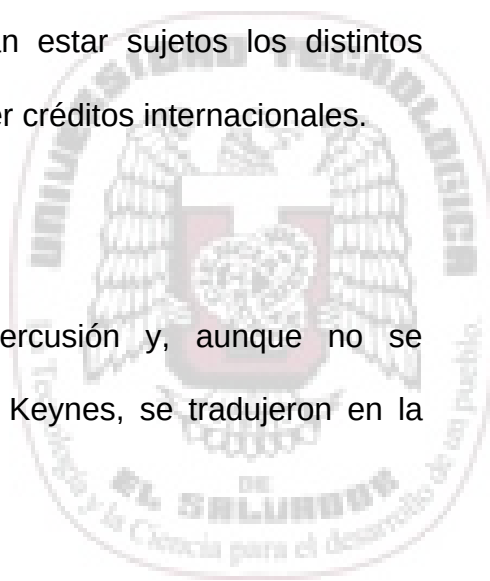
Es decir Keynes propuso una teoría macroeconómica alternativa, unas nuevas lentes teóricas para examinar el efecto de la política económica, así como de las perturbaciones externas, de hecho su revolución se debió a dos elementos, en primer lugar presentó el concepto de demanda agregada, la segunda característica igualmente revolucionaria fue la teoría Keynesiana de la oferta agregada, diferenciándose del enfoque clásico que suponía que los precios y los salarios eran flexibles, lo que implicaba que la curva de oferta agregada clásica era vertical, y el enfoque keynesiano sostenía que los precios y los salarios eran inflexibles y que la curva de oferta agregada tenía pendiente positiva, por lo que en el enfoque de Keynes la oferta no crea, desde luego, su propia demanda, por lo que la producción puede alejarse de su nivel potencial durante largos periodos.



Dicho en otras palabras Keynes sostenía, que la oferta agregada tiene pendiente positiva, lo que implica que la producción aumenta cuando aumenta la demanda agregada siempre que haya recursos sin utilizar, es decir cuando desciende la demanda agregada, la producción se encuentra en equilibrio en un determinado punto, generando esto a la vez un elevado desempleo, por lo que en el enfoque Keynesiano, la política económica que eleva la demanda agregada, consigue aumentar la producción y el empleo.

Poco después de que el Reino Unido entrara en la II guerra mundial, Keynes publicó *Cómo pagar la guerra* (1940), en el que proponía que una parte de todos los salarios fuera invertida en bonos del gobierno. En 1942 recibió el título de barón Keynes de Tilton y, dos años más tarde, dirigió la delegación británica que asistió a la conferencia monetaria y financiera de las Naciones Unidas (más conocida por el nombre de Conferencia de Bretton Woods). Presentó en este foro el que fue denominado plan Keynes, que promovía la institución de un organismo financiero internacional al que debían estar sujetos los distintos bancos centrales nacionales y que podría conceder créditos internacionales.

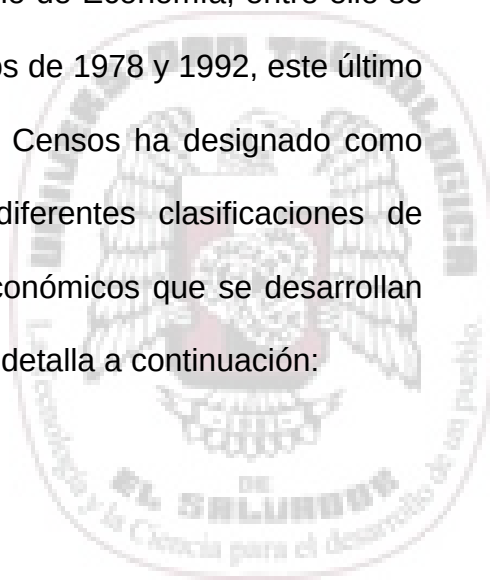
Estas propuestas tuvieron una inmediata repercusión y, aunque no se materializaron exactamente según el modelo de Keynes, se tradujeron en la



fundación del Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (BIRD) y el Fondo Monetario Internacional (FMI). John Maynard Keynes falleció el 21 de abril de 1946 en Firle. **(Nota 11)**

2) Base para la determinación de la Canasta de Mercado.

A lo largo de la historia la economía ha evolucionado enormemente, partiendo desde las grandes potencias hasta los países subdesarrollados, como en el caso de El Salvador, que a pesar de su economía muy pequeña, se ha logrado crear y organizar Instituciones como el Ministerio de Economía, Estadísticas y Censos, y otras instituciones con las cuales se logra al menos conocer de manera general los índices económicos y otros aspectos que se puedan dar en la economía; es por ello que ante la problemática estudiada, se utilizarán algunas de las herramientas dadas por el Ministerio de Economía, entre ello se puede mencionar los censos realizados en los años de 1978 y 1992, este último es el que la Dirección General de Estadísticas y Censos ha designado como año base; para lo cual ha determinado las diferentes clasificaciones de producción, servicios, y otros tipos de eventos económicos que se desarrollan en el mercado salvadoreño. Dicha clasificación se detalla a continuación:



a) Clasificación de la Canasta de Mercado.

El Ministerio de Economía ha clasificado en grupos y subgrupos de bienes y servicios los diferentes consumos que realiza la población y los cuales presentan variaciones en sus precios controlados en el mercado a través del Índice de Precios al Consumidor; para lo cual se toman como base 241 bienes y servicios que integran la canasta de mercado, monitoriados en 1100 establecimientos que conforman la muestra, que son fuente de compra y cuya cobertura geográfica incluye el area metropolitana de San Salvador, las cabeceras departamentales de Santa Ana, Sonsonate y San Miguel; lo anterior da como resultado que el Ministerio de Economía conforme 4 grandes grupos que son:

➤ Grupo de Alimentos

En el cual se encuentran los siguientes subgrupos:

- Cereales y Derivados
- Carnes y Derivados
- Pescado, Mariscos y Derivados
- Leche, Huevos y Derivados
- Aceites, Grasas y Derivados



- Frutas y Vegetales
- Azúcar, Sal y Condimentos
- Alimentos Varios
- Bebidas

➤ **Grupo Vestuario y Servicios Relacionados**

- Ropa y Calzado para Hombre y Niño
- Ropa y Calzado para Mujer y Niña
- Ropa y Calzado para Niños menores de 2 años
- Confección, Reparación y Limpieza de Ropa y Calzado

➤ **Grupo Vivienda**

- Vivienda y sus Servicios
- Combustibles y Alumbrado
- Utensilios para el Hogar
- Artículos Textiles para el Hogar
- Equipo del Hogar
- Materiales de Limpieza



➤ **Misceláneos**

- Gastos relacionados con la Salud
- Cuidado Personal
- Instrucción y Cultura
- Recreación
- Transporte y Comunicaciones
- Tabaco

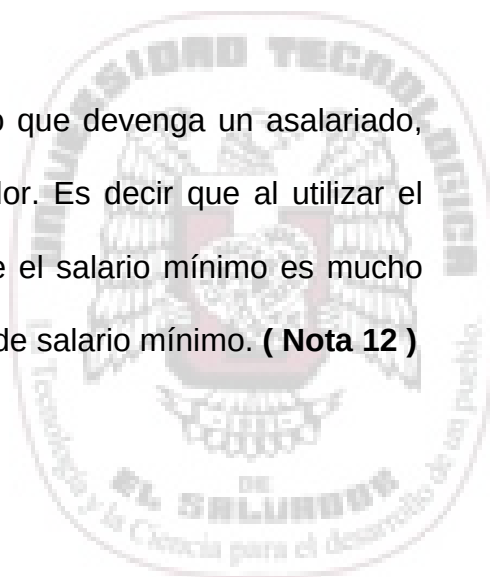
Posteriormente luego de conocer las clasificaciones anteriores, que son la base para el calculo del Indice de Precios al Consumidor (IPC), el cual muestra las variaciones en el precio de un producto de un periodo dado respecto al precio del mismo producto del año base (es decir crecimiento o decrecimiento).

Por lo anterior se dice que el Indice de Precios al Consumidor, no es lo mismo que inflación, debido que la inflación es la diferencia de los índices de un período a otro, es decir que es la variación del índice entre dos periodos.



El Índice de Precios al Consumidor, se convierte en una herramienta importante para la determinación del Poder Adquisitivo de la Moneda (PAM) y del Ingreso Real (IR).

- Poder Adquisitivo de la Moneda: Indicador que al ser fusionado con el Índice de Precios al Consumidor, da como resultado un índice que muestra el poder real de compra de las personas; así por ejemplo la posesión de un dólar, no necesariamente vale en términos reales el mismo dólar; si no que puede valer más o menos de ese valor, lo cual determinará que es lo que realmente puede comprar una persona. Un ejemplo sería:
 - PAM \$ 1.00 > 1, es sostenible dado que la moneda mantiene su capacidad de compra.
 - PAM \$ 1.00 < 1, significa que en la realidad un dólar, su valor de compra es menor.
- Ingreso Real: determina el salario ajustado que devenga un asalariado, respecto al Índice de Precios al Consumidor. Es decir que al utilizar el Índice del Ingreso Real, comprobamos que el salario mínimo es mucho más bajo que el determinado por el comité de salario mínimo. (Nota 12)

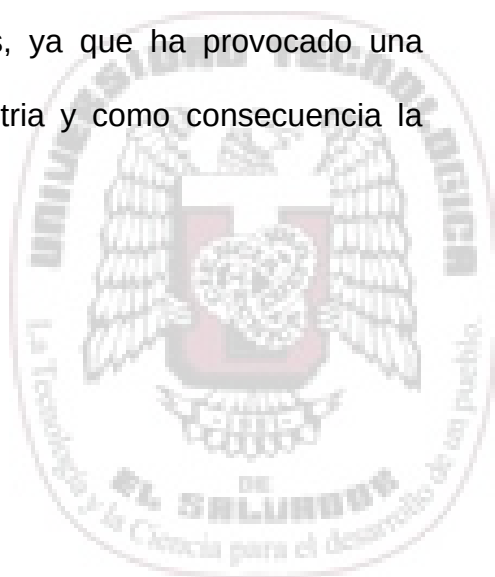


3) Inflación según otras Fuentes de Información (Medios de Información Escrito- Periódicos)

Sectores que generan inflación en nuestro país según medios informativos (prensa escrita, Diario de Hoy y la Prensa Gráfica).

Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones; el sector eléctrico y de telecomunicaciones, genera inflación en la medida en que se cambia el método para calcular el precio de la energía eléctrica y de telecomunicaciones. Así también el hecho de que dicho organismo no cumple con su rol de ente regulador.

Industria Maquilera: genera inflación, por suspensión de órdenes de trabajo por parte de grandes importadores estadounidenses, ya que ha provocado una disminución de la demanda en la referida industria y como consecuencia la producción ha bajado.

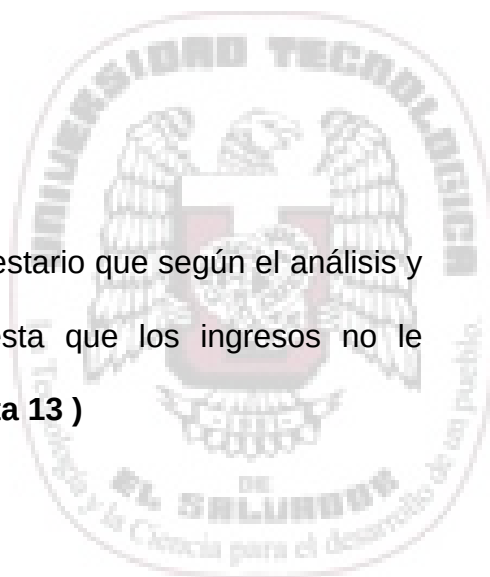


Consejo Salvadoreño del Café: según datos de este consejo, nuestro país es el más afectado dentro del mercado del café, por el declive del 36% impulsado por 157 millones de dólares en pérdida, producto de los terremotos.

Sector Público no Financiero: La ejecución del presupuesto nacional, ha destinado el 73.1% al gasto, y el 21.4% para inversión generando con ello, un freno a la creación del empleo, reducción a la capacidad adquisitiva de la población, aplazando la construcción de la infraestructura de apoyo a la producción.

Otro comportamiento del sector público no financiero, es lo relativo al incremento del déficit fiscal por el incremento de los ingresos en 1.4%, mientras los gastos lo hacen en 11.3%, y según el Banco Central de Reserva este fenómeno se ha dado por las erogaciones adicionales hechas a raíz de los terremotos de enero y febrero.

También cabe mencionar, lo relativo a lo presupuestario que según el análisis y seguimiento del presupuesto donde se manifiesta que los ingresos no le alcanzan al gobierno para cubrir sus gastos. **(Nota 13)**



b. Transporte.

1) Historia Mundial

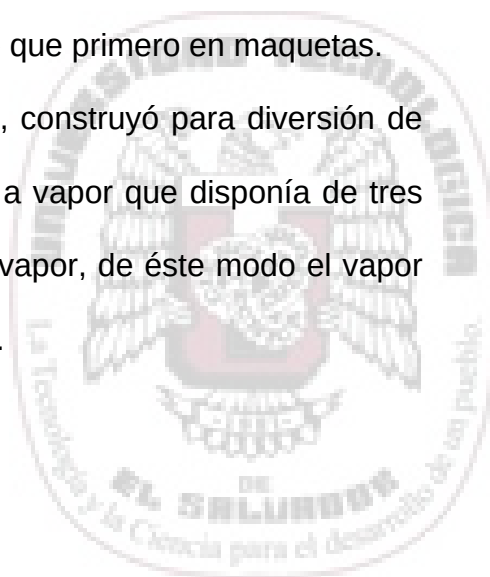
a) Carruajes.

Según la historia, en los tiempos de la antigua Grecia y Roma, el primer sistema de transporte que funcionó a nivel mundial consistía en un carruaje de un solo caballo capaz de transportar a cinco personas; posteriormente se incorporaron dos nuevos carruajes pero esta vez cerrados a sus costados convirtiéndose de pronto como un medio de transporte exitoso.

b) Otros Vehículos.

Ya desde la edad media, las ansias de poder de grupos rivales empezaban a servir de estímulo para genios como Leonardo da Vinci y algunos de sus contemporáneos a evolucionar los vehículos, claro que primero en maquetas.

Ferdinand Verbiest (1623-1688) jesuita flamenco, construyó para diversión de sus contemporáneos la maqueta de un vehículo a vapor que disponía de tres ruedas, un quemador de aceite y una caldera de vapor, de éste modo el vapor determinó de forma decisiva la posterior evolución.



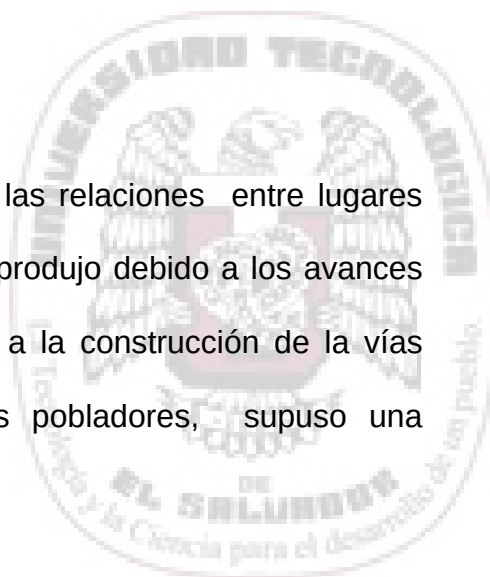
En el largo camino de la evolución aparecieron los pioneros de las máquinas de vapor: el físico francés Denis Papin, el mecánico Británico Thomas Newcomen y el ingeniero e inventor británico James Watt, que prepararon el terreno para la revolución industrial.

En 1803, el ingeniero británico Richard Trevithick, finalizó la construcción de un automóvil a vapor, pero en lo sucesivo se dedicó sobre todo a los ferrocarriles. En las décadas siguientes, se desarrolló la máquina de vapor, aunque sin abrirse definitivamente paso.

En 1873, el francés Amédée Bollee presentó su primer carricoche a vapor; si a largo plazo el vapor hubiera podido imponerse, éste habría sido el año del nacimiento del automóvil moderno.

c) Ferrocarriles.

Surge el ferrocarril como un medio que permitía las relaciones entre lugares distantes a una gran velocidad. Su progreso se produjo debido a los avances de la industrialización y a la inversión. Gracias a la construcción de la vías férreas se facilitaba la comunicación entre los pobladores, supuso una



verdadera revolución que conmocionó a la población que viajaba en transporte poco evolucionados hasta a mediados del Siglo XIX.

Con la aparición de éste medio de transporte, el mundo se encuentra ente un nuevo sistema capaz de establecer relaciones rápidas y económicas.

El ferrocarril combina dos innovaciones técnicas de finales del Siglo XVIII: La máquina de vapor de Watt y el carril de hierro. A finales del Siglo XVIII, se van consiguiendo mejoras gracias a los aportes extranjeros. En 1843, el progreso se había ido abriendo paso y apuntaba a la industrialización de algunas regiones.

Los precios del servicio ferroviario oscilaban entre cuatro y veinte reales, que convertidos a colón serían ₡ 0.48 centavos y ₡ 2.40 colones respectivamente.



d) Tranvías.

Posterior a los ferrocarriles aparecen los tranvías, el origen de éste término procede del apellido de unos de los hombres que impulsó éste medio de transporte, era un ingeniero llamado Benjamín Outram. Los tranvías urbanos transportaban exclusivamente viajeros, pero los interurbanos también llevaban mercancías.

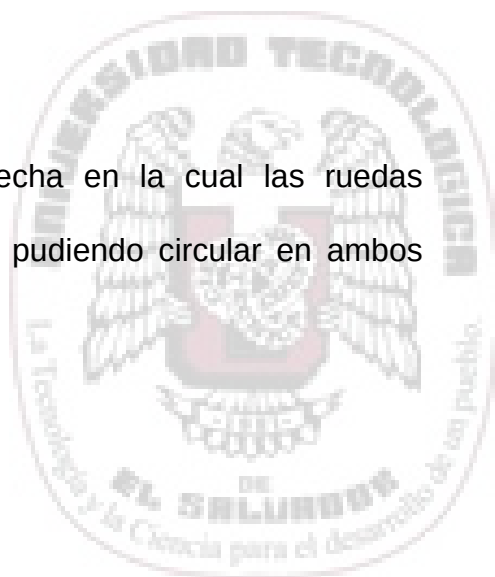
Tres Clases de Tranvías.

➤ Con Tracción Animal.

Vehículo urbano que circula sobre carriles por las calzadas de las calles y en que el tiro se consigue con caballos o mulas.

➤ Con Tracción de Vapor.

Utilizaba una pequeña locomotora de vía estrecha en la cual las ruedas quedaban dentro de la propia caja del vehículo, pudiendo circular en ambos sentidos.



➤ **Con Tracción Eléctrica.**

La fuerza de éste medio se basa en la electricidad, en el que el motor se mueve entre dos conductores metálicos: mediante hilo aéreo y otro terrestre.

e) Trolebús.

Es un ómnibus movido por un motor de corriente continua suministrada por un cable aéreo y que incorpora ruedas de neumáticos que dan más adherencia al suelo; es decir un híbrido entre un tranvía y una autobús.

En 1956 el servicio de trolebuses, dado que los resultados no eran los esperados empezaron a ser suprimidos.

En 1972, se hacía inevitablemente necesaria la desaparición del tranvía, debido a los problemas cada vez más abundantes de circulación.



f) Metropolitano

Medio de transporte urbano que consistía en un tren formado por un automotor y un remolque, con el cual se solucionaría el problema de las aglomeraciones de gente al querer abordar los tranvías.

Posteriormente surge la competencia con los autobuses y se hicieron encuestas entre las poblaciones, cuyos resultados se saldaron a favor de estos últimos, ya que la gente opinaba que los tranvías obstaculizan la circulación, la subida y bajada de viajeros es más peligro.

Actualmente los autobuses son los que predominan como medio de transporte colectivo a nivel mundial, no obstante que en la década de los años setenta, aparecieron en muchos países el medio de transporte colectivo denominado microbuses. (**Nota 14**)

g) Historia del Transporte en El Salvador.

Según la historia, el transporte colectivo de personas dio su inicio en el año de 1897, el cual consistió en un carruaje halado por caballos, que tenía su

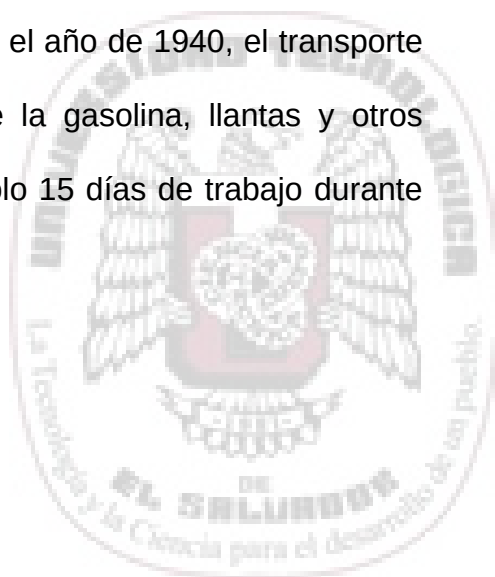


recorrido entre las poblaciones de San Marcos, San Jacinto, Mejicanos, Soyapango y San Martín.

Dos años después del surgimiento del transporte colectivo (1899), se inaugura el primer tranvía con mayor capacidad de transporte en relación a los carruajes. Durante la época en que se había iniciado la pavimentación de San Salvador, (1928), surge la División de Transporte bajo la dependencia de la Policía Nacional, época en que el transporte se ejecutaba por medio de camionetas con capacidad de 18 personas.

Transcurridos los años entre 1932 y 1939, se incrementó el número de camionetas de 75 a 125.

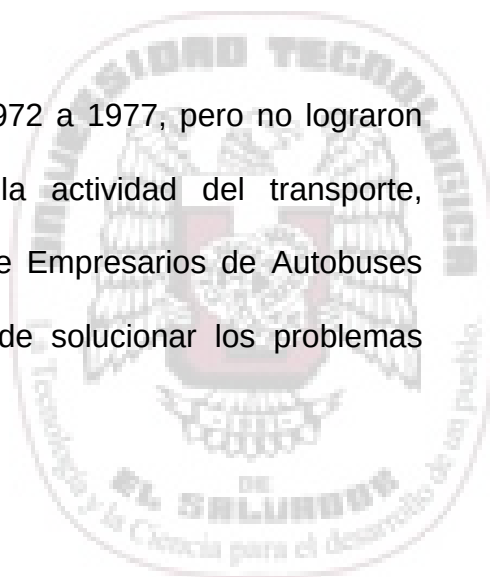
Durante la crisis de la segunda guerra mundial en el año de 1940, el transporte público se vio afectado debido al alto costo de la gasolina, llantas y otros accesorios, condición que los llevó a funcionar solo 15 días de trabajo durante el mes.



Debido a que el transporte público durante la década de los años cincuenta, estuvo en manos de empresarios nacionales y extranjeros, se reconoció que el transporte en esa época logró grandes beneficios.

Para 1962, se incrementan las unidades a 400, con las cuales se satisfacía la demanda del servicio, pero 3 años más tarde, el transporte presenta una serie de problemas; ya que los motoristas exigían que el manejo administrativo por parte de los empresarios fuese mejor que el que se estaba dando, que los salarios se les aumentara y que se regulara la jornada de trabajo. Esta problemática ocasionó paros laborales del sector transporte; fue así como el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP), fundó en el año de 1969 la creación de asociaciones cooperativas en el transporte, para regular las problemáticas existentes en éste y que en septiembre del mismo año se creara la primera cooperativa llamada COOPSITRANS.

Surgieron más cooperativas entre los años de 1972 a 1977, pero no lograron superar los problemas existentes dentro de la actividad del transporte, apareciendo en este último año la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS), creada con el objeto de solucionar los problemas existentes relativos al transporte.



Posteriormente y debido al conflicto bélico que sufrió el país durante la década de los años ochentas, el transporte terrestre experimentó otra crisis más intensa. Para ese tiempo ya existía un gran número de buses que prestaban el servicio de transporte a nivel nacional, además se contaba con una gran cantidad de pick up y fue en esta década que surge el aparecimiento de los microbuses como una alternativa más para los usuarios del transporte colectivo.

(Nota 15)

III. Marco Legal

A. Inflación.

En El Salvador la inflación es un efecto causado por diferentes fenómenos, los cuales pueden ser de tipo económico social y político. Cabe mencionar, que el Estado juega un papel importante en el comportamiento de los índices inflacionarios a través de la implantación de leyes, dentro de las cuales se mencionan las siguientes:



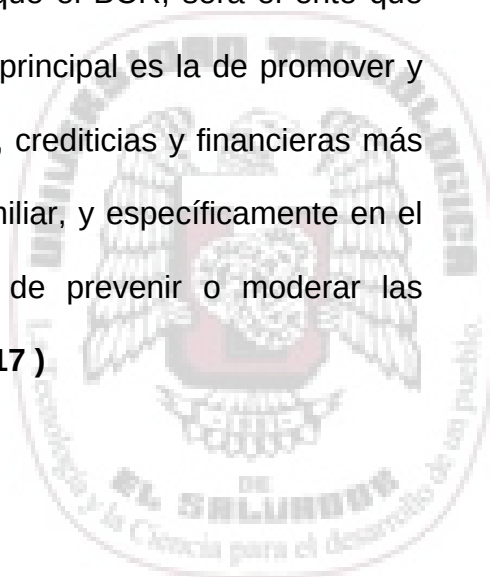
1. Constitución de la República de El Salvador.

Según establece la Constitución de la República, en su artículo 114, el Estado protegerá y fomentará las asociaciones cooperativas, facilitando su organización, expansión y financiamiento; esto indica que el Estado tiene relación directa con el origen y funcionamiento del sector transporte de microbuses, así también las condiciones económicas de los mismos. (**Nota 16**)

2. Ley Orgánica del Banco Central de Reserva.

Esta ley es originada por mandato de la Constitución de la República, en la cual establece que el Estado debe orientar la política monetaria con el fin de promover y mantener las condiciones necesarias para el desarrollo ordenado de la economía nacional.

En el artículo 3, dicha ley establece claramente que el BCR, será el ente que velará por la estabilidad monetaria y su finalidad principal es la de promover y mantener las condiciones monetarias, cambiarias, crediticias y financieras más favorables para la estabilidad de la economía familiar, y específicamente en el literal c) de dicho artículo enuncia la función de prevenir o moderar las tendencias inflacionarias y deflacionarias. (**Nota 17**)



3. Ley de Integración Monetaria.

Dicha ley es la más reciente innovación emitida por el Estado, con la cual ha originado un considerable incremento de la inflación a nivel nacional; ya que la moneda de curso legal de nuestro país (el colón), se le agregó otra moneda de curso legal que es el dólar americano; por lo que al realizarse las conversiones respectivas el fenómeno del redondeo ha causado incremento considerable de todos los productos; a pesar de que en esta ley se establece en su artículo 15, que la Dirección de Protección al Consumidor velará por el correcto manejo de ambas monedas. (**Nota 18**)

Prácticamente con esta ley, el estado le quita algunas atribuciones al Banco Central de Reserva, como es la de manejar la política monetaria, la emisión del colón, controlar las reservas técnicas depositadas en el mercado bursátil internacional, por lo que algunos especialistas en la materia cuestionan fuertemente la existencia o continuidad del banco estatal.



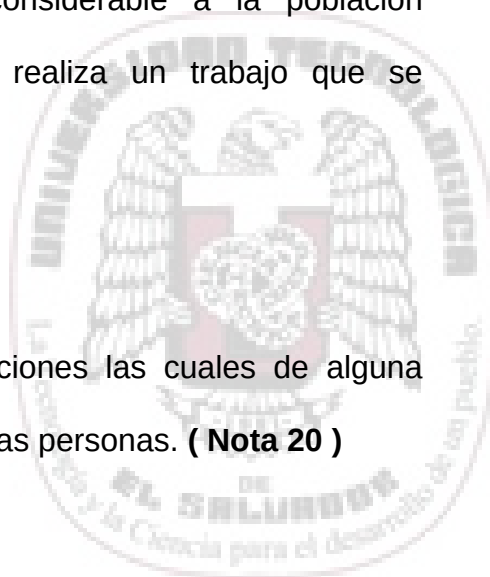
4. Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios.

Esta es una de las principales leyes que genera gran movimiento de los precios de la canasta básica, ya que al momento de emitirse un nuevo impuesto o modificar la tasa de alguno de los impuestos ya existentes, en nuestra cultura es sumamente común trasladar dicho impuesto al consumidor. El impuesto comúnmente llamado IVA, afecta el precio de los productos con una tasa del 13%, lo cual desde su implementación generó incremento de precios. Dentro del sector transporte de microbuses el impacto más fuerte lo ha constituido el alto costo de los repuestos de sus unidades, ya que dicho Impuesto grava la totalidad de insumos que utilizan para trabajar. **(Nota 19)**

5. Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Su implementación grava en una cantidad considerable a la población asalariada, empresarios; y toda persona que realiza un trabajo que se desarrolle de manera independiente (servicios).

En su artículo 37 establece las diferentes tasaciones las cuales de alguna manera disminuirán la capacidad de consumo de las personas. **(Nota 20)**



B. Transporte.

El Estado a través del Viceministerio de Transporte, dependencia del Ministerio de Obras Públicas, es el ente responsable de normar todas las actividades relacionadas con el transporte terrestre; razón por la cual es necesario realizar un análisis sobre las diferentes leyes aplicables al sector. De las cuales podemos mencionar:

1. Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En esta ley se describe específicamente la clasificación en la cual se encuentra el transporte público de microbuses del Gran San Salvador, las obligaciones que deben cumplir, así como las diferentes sanciones que se imponen a los mismos al no cumplir con dicha ley. Algunos artículos relevantes de la presente ley son:

Art. 12- Vehículos automotores regulados por esta ley.

- 1) Livianos de pasajeros;
- b) microbuses ; entre otros.

Art. 28- Vehículos destinados al servicio de transporte colectivo, lit. b) microbuses del transporte colectivo público.



Art. 29, 34, Requisitos que deben cumplir los vehículos que se dedican al servicio de transporte colectivo

Art. 43- Las terminales , metas, y puntos de retorno del transporte colectivo, estará regulado y controlado por el Viceministerio de transporte, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre.

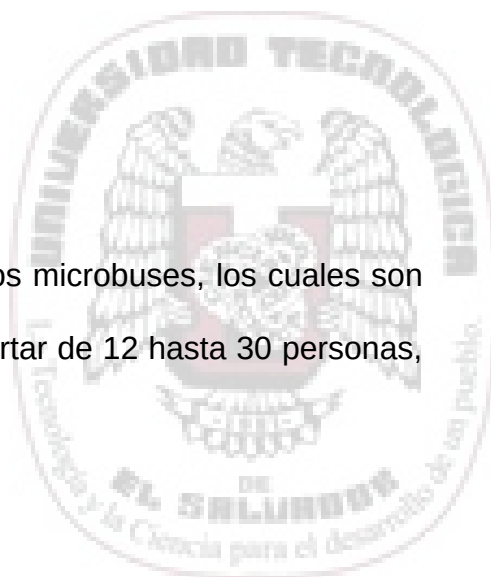
Art.47- La concesión para poder prestar el servicio de transporte colectivo de pasajeros, será otorgada por el Viceministerio de Transporte,

Art. 111- Los propietarios de vehículos automotores, deben suscribir un seguro obligatorio que cubra responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros producidos en accidentes de tránsito. (**Nota 21**)

2. Reglamento General de Tránsito.

Este documento tiene como finalidad normalizar el tránsito y prever los peligros que están sujetos los automovilistas y específicamente los del transporte público colectivo (art.2, pag. 27- Normativa de Tránsito-Corte Suprema de Justicia-El Salvador).

Entre las divisiones de vehículos se encuentran los microbuses, los cuales son livianos de pasajeros, con capacidad para transportar de 12 hasta 30 personas,



y que se dedican al servicio del transporte público colectivo remunerado.(art.23, N.9, pag.35 de la normativa en referencia).

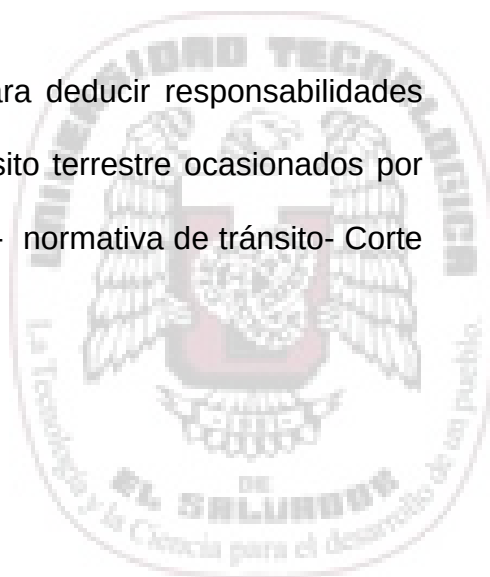
La distinción de los microbuses son las iniciales de MB antes del número de placa en la placa respectiva; las iniciales significan ,microbús del transporte público de pasajeros.

Art. 34 pag. 38 de la norma en mención.

Los propietarios de vehículos livianos, deben mantener un seguro vigente para cubrir, responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros en accidentes de tránsito . (art.65,pag.43) (**Nota 22**)

3. Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.

En esta ley están contempladas las acciones para deducir responsabilidades penales y civiles, en caso de accidentes de tránsito terrestre ocasionados por las diferentes clases de vehículos (art.1, pag.101- normativa de tránsito- Corte Suprema de justicia- El Salvador.)



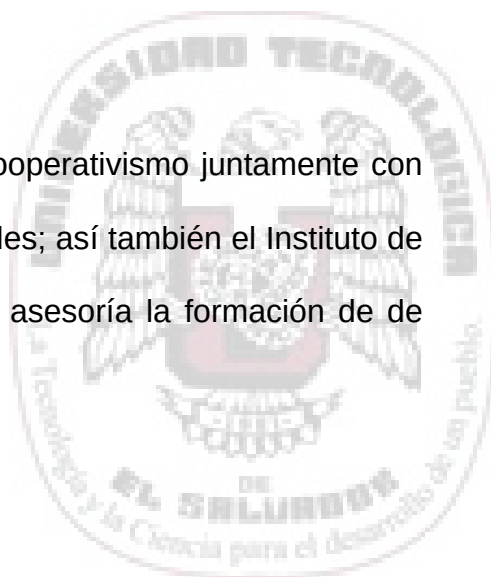
Esto significa que un empresario del servicio de transporte público microbús, incurrirá en gastos al enfrentar acciones penales, originadas por accidentes de tránsito. **(Nota 23)**

4. Ley del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP).

El Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, es una corporación de derecho público con autonomía en los aspectos económico y administrativo.

Dicho instituto velará por que se cumpla la Ley General de Asociaciones Cooperativas; inicia, promueve, coordina y supervisa la organización, además el funcionamiento de las asociaciones cooperativas, federaciones y confederaciones.

Planifica la política de fomento y desarrollo del cooperativismo juntamente con las municipalidades interesadas en estas actividades; así también el Instituto de Fomento Cooperativo, regula el funcionamiento, asesoría la formación de de



todo tipo de asociaciones cooperativas, federaciones y confederaciones.

(Nota 24)

5. Ley General de Asociaciones y Cooperativas.

Esta ley está enmarcada en la libertad que tiene el ciudadano salvadoreño para formar cooperativas y asociaciones con derecho privado de interés social; así mismo dicha ley tiene estrecha relación con la Ley de Creación del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP).

En el Art. 7, enuncia específicamente la creación de cooperativas de servicio, como en este caso al referirnos a el gremio de transporte público de microbuses.

El Art. 12, manifiesta la creación de cooperativas de servicios de transporte.

El Art. 70 describe las obligaciones formales que debe cumplir las cooperativas del ramo de transporte público, lo cual de alguna manera genera gastos para dicho sector.



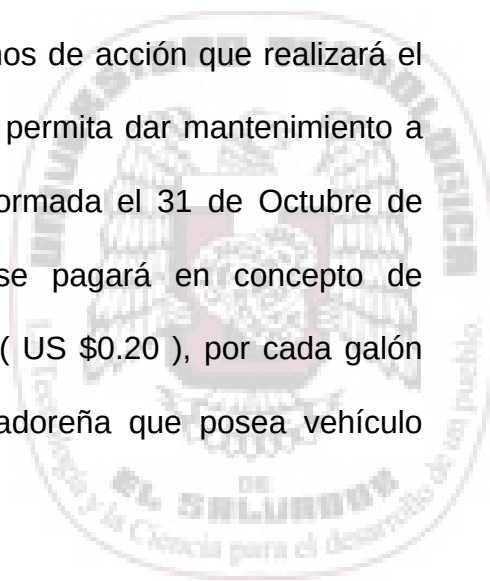
Art. 71, manifiesta los beneficios que reciben las cooperativas, principalmente la excepción del pago de algunos impuestos, en su mayoría municipales.
(Nota 25)

6. Reglamento de la Ley General de Asociaciones y Cooperativas.

En el presente reglamento se tipifica específicamente el perfil de las cooperativas de servicio de transporte colectivo de pasajeros por vía terrestre, acuática o aérea, especialmente en los Art. del 106 al 109. **(Nota 26)**

7. Ley del Fondo de Conservación Vial.

Aprobada por Decreto Legislativo 208, de fecha 30 de noviembre del año 2000 y publicada en el Diario Oficial 237, Tomo 349, del 18 de diciembre del mismo año, la cual establece cuales serán los mecanismos de acción que realizará el Estado para recolectar fondos suficientes, que le permita dar mantenimiento a la estructura vial del país. Pero esta ley, es reformada el 31 de Octubre de 2001, en su artículo 26; estableciendo que se pagará en concepto de contribución veinte centavos de dólar americano (US \$0.20), por cada galón de combustible que consuma la población salvadoreña que posea vehículo



automotor, sea este diesel o gasolina o sus mezclas con otros carburantes, lo que afecta al sector transporte público de pasajeros por medio de microbús, ya que este sector nunca ha recibido ayuda por parte del Estado en concepto de subsidio; a diferencia del sector transporte por medio de autobús; quienes siempre gozaron éste beneficio, pero que mediante decisión del presidente de la República, Lic. Francisco Flores, el subsidio a los empresarios de autobuses se suspendía a partir del día miércoles 28 de noviembre de 2001. (**Nota 27**)

Además se conoce, sobre la existencia de un anteproyecto de Ley que obligaría a los empresarios de autobuses a convertirse en sociedades anónimas; al respecto en la asamblea legislativa manifestó el asesor técnico de la Comisión de Hacienda y Especial del Presupuesto, Lic. Noel Antonio Orellana, que sobre ese tema no existe pieza de correspondencia alguna y que en todo caso de existir dicha reglamentación, esta puede darse también por medio de decreto ejecutivo.

C. Definición de Términos Básicos.

Con el objeto de obtener una mejor comprensión sobre la temática Incidencia de la Inflación en el Grupo Misceláneos, Subgrupo Transporte y



Comunicaciones Producto Microbús, se presenta a continuación una conceptualización de terminología utilizada en la investigación.

Inflación: Incremento desmedido de los precios de bienes y servicio de una sociedad, ocasionando disminución del poder adquisitivo de las personas.

Tasa: Precio puesto oficialmente a ciertas cosas vendibles.

Expectativas: Posibilidad de conseguir algo que se prevé

Política

Monetaria : Conjunto de medidas que el gobierno lleva a cabo con el fin de conservar la estabilidad del poder de compra del dinero, de la balanza de pagos, el control sobre la inflación, el nivel de los salarios y otros objetivos a través del sistema monetario y la banca.

Depresión: Período de baja económica que precede o sigue a una crisis.



Aceleración: Período en que una economía se expande a gran velocidad.

Precios: Sinónimo de costo, importe, valor en que se estima algo, valor fijado a las cosas o mercancías.

Demanda: Cantidad de bienes y servicios exigidos por usuarios, consumidores, clientes, etc.

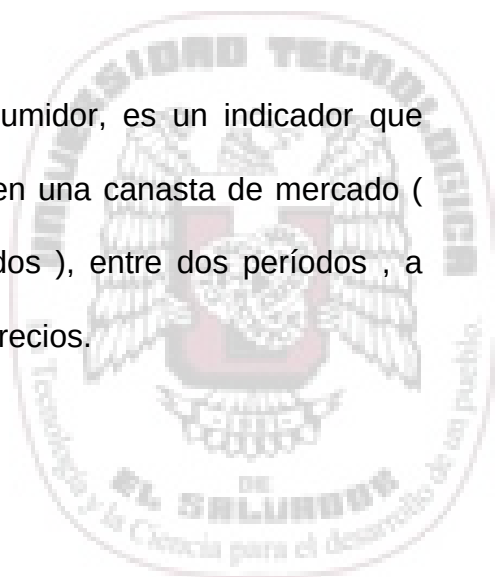
Oferta: Cantidad de bienes y servicios ofrecidos por los productores, para ser adquiridos por los demandantes.

Moneda: Signo representativo del precio de las cosas; sinónimo de dinero.

Índice de

Precios al

Consumidor : El Índice de Precios al Consumidor, es un indicador que expresa la relación de gasto en una canasta de mercado (servicios y artículos consumidos), entre dos períodos , a través de sus variaciones de precios.



Precio Efectivo: Es el cociente del precio entre la cantidad de gramos pesados; que es equivalente al precio de un gramo.

Indicador: Es el que representa la situación de una variable a través del tiempo.

Tasa Variación

Mensual: Es la comparación de los precios entre dos períodos en el tiempo.

Tasa Punto-

Punto: Es la comparación del índice de precios de un año, entre el índice de precios de un año anterior (mismo mes).

Tasa Variación

Anual: Es la variación en términos conceptuales, que han experimentado los precios en lo que va del año en referencia y se estima mediante la división del índice del mes actual entre el índice de Precios experimentado en el último mes del año.



Tasa Promedio

Anual: Es la sumatoria de los doce últimos índices de un año y la sumatoria de los doce índices del año anterior.

Indice

Laspeyres: Número índice que permite apreciar en términos cuantitativos el cambio en algunos aspectos de un grupo de artículos a lo largo del tiempo, usando ponderaciones fundamentadas en valores de un año base.

Pasaje: Precio fijado a pagar por recibir el servicio de transporte de un lugar a otro según ruta establecida.

Microbús: Medio de transporte especial, originado como un apoyo al transporte ordinario de pasajeros.



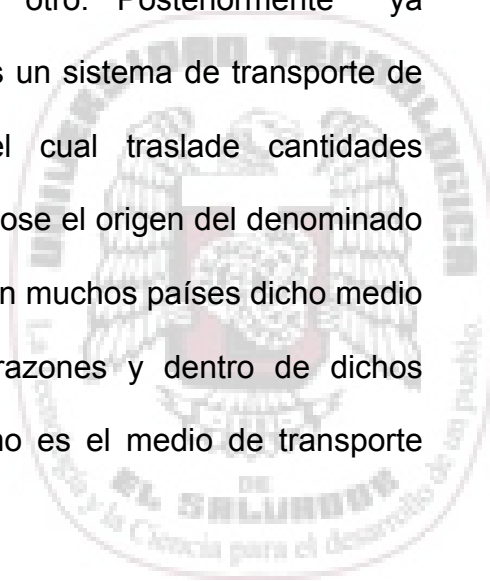
CAPITULO II

INVESTIGACIÓN DE CAMPO SOBRE LA IMPORTANCIA DEL GRUPO MISCELÁNEOS, SUBGRUPO TRANSPORTE Y COMUNICACIONES, PRODUCTO MICROBÚS EN EL INDICE DE INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR

I. Generalidades

A. Importancia.

Desde tiempos antiguos, principalmente con el descubrimiento de la rueda, se originó una era de nuevos descubrimientos e inventos; fue así como se llegó al invento del automóvil, lo cual sirvió enormemente a la humanidad como un facilitador para transportarse de un lugar a otro. Posteriormente ya evolucionada la era del automóvil, nace lo que es un sistema de transporte de masas; es decir un medio de transporte el cual traslade cantidades considerables de personas al mismo tiempo, dándose el origen del denominado transporte colectivo. En El Salvador al igual que en muchos países dicho medio de transporte ha evolucionado por diferentes razones y dentro de dichos cambios se enuncia el estudio en cuestión; como es el medio de transporte



colectivo de microbús, que es igual a los demás sistemas de transporte pero con la diferencia de ser más rápido y de un costo mayor.

En términos económicos dicho invento significó un enorme beneficio tanto para el empresario como para el trabajador; ya que la comunicación se agilizó, fortaleciendo de esta manera las transacciones comerciales y facilitando el medio de transporte para los trabajadores de ciudades retiradas, que en muchas ocasiones por la lejanía de los lugares de trabajo no podían ser productivos.

B. Objetivos.

Tomando en cuenta que la investigación de campo servirá de base para conocer los precios del servicio de transporte público microbús, a través del análisis e interpretación de la información recopilada, se presentan a continuación los objetivos tanto general como específicos, con la finalidad de dar una orientación a los interesados en conocer lo relativo al origen y análisis de la información adquirida.



1. Objetivo General

Conocer los diferentes precios del servicio de transporte público microbús, de las rutas números: 44, 46, 52, 11, 29-A y 101-B, a fin de determinar posteriormente la importancia que tienen sobre el índice de inflación.

2. Objetivos Específicos

- Conocer a través de la investigación de campo, que tipo de servicio prestan las distintas rutas de transporte público en el Gran San Salvador.
- Realizar visitas a las metas de las rutas de microbuses, para conocer que tipo de unidades prestan el servicio.
- Determinar los diferentes recorridos de las rutas de microbuses a efecto de comprobar la razonabilidad del precio del servicio.



C. Delimitación de la Investigación.

Es importante mencionar que para lograr una recopilación de información adecuada, es necesario establecer parámetros definidos sobre dónde, cuándo y cómo se desarrollará la investigación. Para efectos de establecer las delimitaciones de la investigación éstas son las siguientes:

1. Delimitación Espacial.

La investigación ha sido efectuada, en el Gran San Salvador, específicamente en los lugares siguientes:

MUESTRA DE ESTABLECIMIENTOS		
ESTABLECIMIENTO	CODIGO	DIRECCIÓN
	CIOPS	
RUTA N° 44	6060015	PUNTO / MICROBUS AYUTUXTEPEQUE
RUTA N° 46	6010341	PUNTO / MICROBUS SAN RAMON
RUTA N° 52	6010340	PUNTO / MICROBUS AV.INDEP.RELOJ DE FLORES
RUTA N° 11	6080012	PUNTO / MICROBUS SAN MARCOS
RUTA N° 29-A	6030097	PUNTO / MICROBUS VALLE NUEVO
RUTA N° 101-B	5010057	PUNTO / MICROBUS ALPES SUIZOS STA.TECLA



2. Delimitación Temporal.

La delimitación temporal, comprende básicamente el tiempo y periodicidad exacta con que se desarrolla la investigación, siendo estos:

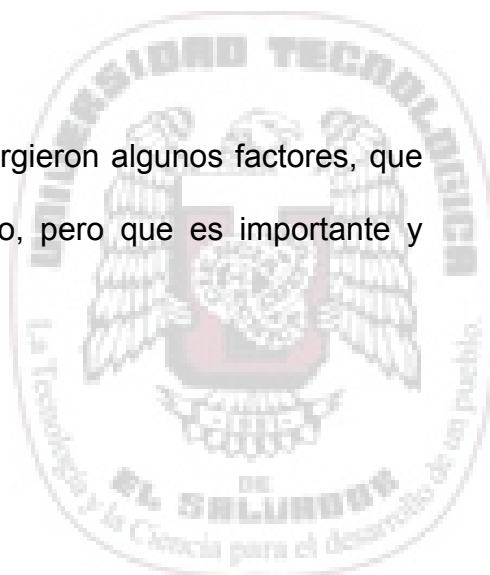
CALENDARIO DE INVESTIGACIÓN DE CAMPO		
DIAS	HORA	FECHA
SABADO	7 - 11 AM	15 DE DICIEMBRE DE 2001
SABADO	7 - 11 AM	19 DE ENERO DE 2002
SABADO	7 - 11 AM	16 DE FEBRERO DE 2002
SABADO	7 - 11 AM	16 DE MARZO DE 2002

3. Delimitación Social.

La investigación se ha desarrollado esencialmente sobre la parte de la sociedad que por carecer de un medio de transporte propio, hace uso del servicio de transporte público de pasajeros opción microbús; y al gremio de empresarios dedicados a dicho servicio.

D. Limitantes de la Investigación.

En el desarrollo de la investigación de campo, surgieron algunos factores, que afectaron de manera insignificante dicho proceso, pero que es importante y necesario enunciarlos a continuación:



- El poco acceso a las unidades de análisis para recopilar la información.
- Escasa bibliografía de apoyo, para establecer una referencia con base a un estudio anterior, respecto al transporte público de microbús.
- La falta de colaboración de las instituciones gubernamentales, encargadas de monitorear y regular las actividades relacionadas con el transporte público en general.

E. Metodología de la Investigación.

Para toda investigación que se desea realizar, es necesario auxiliarse de un esquema o estrategia, en el cual nos permita cumplir con los objetivos previstos y de un desarrollo del trabajo en forma eficaz. A continuación se enuncia el tipo de estudio, población de estudio y tamaño de la muestra que se utiliza en el desarrollo de la investigación:

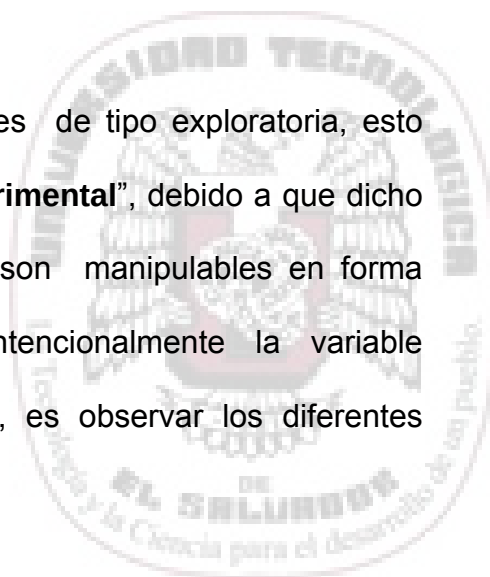


1. Tipo de Estudio.

Para efecto del presente trabajo, se ha determinado que el tipo de investigación será “**Exploratoria**”, ya que con ella se busca especificar el grado con que el sector transporte-microbús afecta la tasa de inflación en el subgrupo misceláneos dentro de la canasta de mercado de la Universidad Tecnológica de El Salvador, en el Gran San Salvador.

Es preciso enunciar que una investigación de tipo exploratoria, es aquella en la cual el tema sujeto a estudio ha sido escasamente abordado; no obstante en este estudio, referente a la variable inflación, ya se tienen análisis realizadas por entidades nacionales e internacionales; sin embargo, la otra variable “transporte público colectivo-microbús”, actualmente se desarrolla un estudio a nivel nacional, con el fin de dar soluciones a diversos problemas de transporte; dicho estudio lo realiza una compañía Israelí. (**Nota 1**)

Como ya se determinó que esta investigación es de tipo exploratoria, esto implica que el diseño por adoptar será “**No Experimental**”, debido a que dicho diseño, se caracteriza en que las variables no son manipulables en forma deliberada, es decir, no se hace variar intencionalmente la variable independiente, lo que se hace en este diseño, es observar los diferentes



fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos.

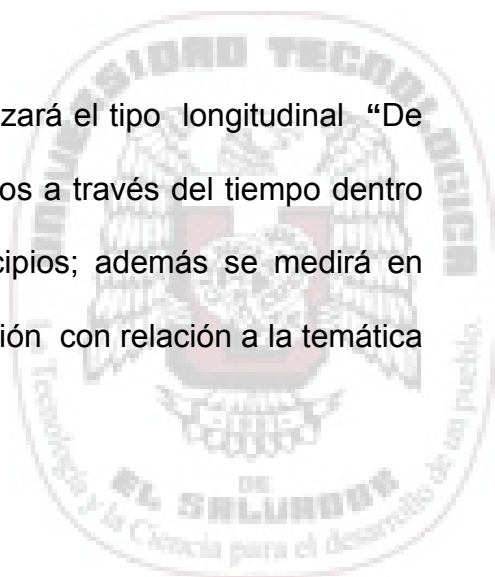
(Nota 2)

Una de las clasificaciones del diseño no experimental es el diseño longitudinal, y que para efecto de ésta investigación se considerará, debido a que se observa solamente la evolución o cambios de una o más variables, o las relaciones entre éstas; además este tipo de diseño se caracteriza por recolectar datos a través del tiempo en puntos o períodos especificados tal como se desarrollará en diferentes municipios del Gran San Salvador.

El diseño longitudinal se clasifica en tres tipos :

- De tendencia
- Evolución de grupo
- Panel.

Específicamente dentro de la investigación se utilizará el tipo longitudinal “De tendencia”, debido a que se analizarán los cambios a través del tiempo dentro de una determinada población, de ciertos municipios; además se medirá en varios puntos del tiempo y se examinará su evolución con relación a la temática en estudio. **(Nota 3)**



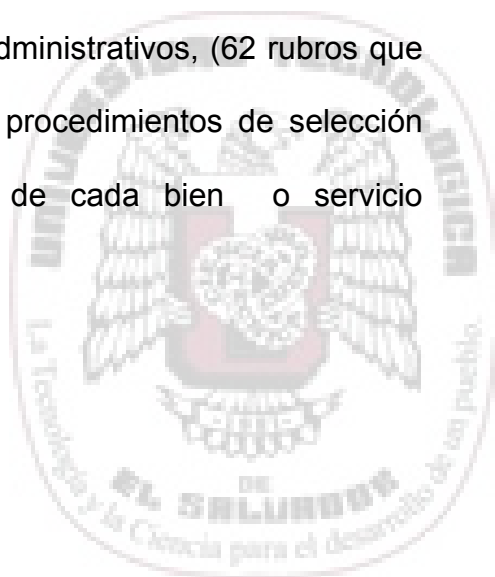
En resumen, el tipo de investigación será explorativa, de diseño no experimental, longitudinal y de tendencia.

2. Población de Estudio.

La población de estudio básicamente comprende al empresario que brinda el servicio de transporte público de pasajeros microbús; ya que se ve afectado o beneficiado ante cualquier variación económica que surja en el país.

3. Tamaño Muestral.

Según criterios de selección de los bienes y servicios que conforman la canasta de mercado del Índice de Precios al Consumidor proporcionada por el Centro de Investigación de la Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de El Salvador (CIOPS); el tamaño de los bienes y servicios que conforman la canasta fue decidido con criterios administrativos, (62 rubros que se asignaron a igual número de grupos) y los procedimientos de selección cumplieron con el peso de gasto específico de cada bien o servicio seleccionado con respecto al gasto total.



En forma similar al tamaño de las submuestras de establecimientos en el caso de la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC); por cada uno de los 62 bienes y servicios que conforman la canasta de mercado de la Universidad Tecnológica, se visitaron los puntos de rutas de microbuses mencionados anteriormente en la delimitación espacial, ubicados en los municipios que conforman el Gran San Salvador. La investigación se realizó el segundo sábado de los meses de diciembre de 2001 y de enero a marzo de 2002, una vez por cada mes respectivamente.

El Índice de Precios al Consumidor (IPC), se determinó mediante la utilización de la formula de Laspeyres Modificada.

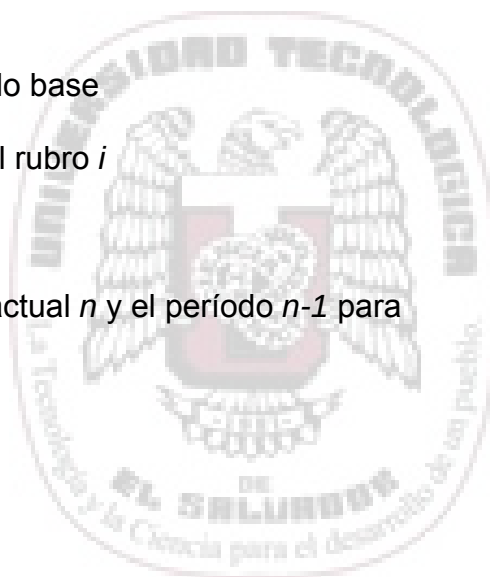
$$I_{n.o} = \frac{\sum (P_{n-1} q_{o.i})^{P_{n.1}}}{\sum (P_{o.i} q_{o.i})^{P_{n-1.1}}} \times 100$$

$I_{n.o}$: Índice del período n referido al período base

$\sum (P_{n-1} q_{o.i})$: Gasto actualizado al período $n-1$ para el rubro i

$\sum (P_{o.i} q_{o.i})$: Gasto del rubro i en el período base.

$P_{n.1}$: Relativo de precios entre el período actual n y el período $n-1$ para el rubro i .



II. METODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.

A. Métodos y Técnicas.

La metodología de investigación, que se utilizó para la realización del estudio, comprende lo siguiente:

1. Método Documental.

En esta investigación se hizo uso de las diferentes fuentes tales como: libros, revistas, folletería relativa al tema de inflación y transporte público colectivo.

2. Método de Campo.

En esta etapa de la investigación, se hizo uso de la encuesta, para recabar la información necesaria, que contribuyó al buen desarrollo del estudio.

(VER ANEXO N° 1)



3. Técnica.

La técnica como tal permitió recolectar el precio del transporte público de pasajeros microbús, de las rutas determinadas en la muestra, por medio de entrevista dirigida realizada a los empresarios del transporte de microbús.

B. Instrumento de captación de la información.

Como instrumento principal para el desarrollo de la investigación, se utilizó como herramienta un formato tipo encuesta (boleta), que toma de base los cuatro grupos principales de la canasta de mercado de la Universidad Tecnológica de El Salvador, dichos grupos lo constituyen: alimentos, bebidas y tabaco, vivienda, vestuario y servicios relacionados, y misceláneos; constituyéndose este último grupo, la base de la investigación y por medio de la cual se recopilaron los datos a través de entrevista realizada a los empresarios del sector transporte de microbús, quienes constituyen la fuente.

(VER ANEXO N° 1)

C. Prueba piloto.

Previo al inicio de las investigaciones de campo, como parte de soporte técnico, la Facultad de Ciencias Económicas conjuntamente con el Centro de Investigación de Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de



El Salvador, convocó a los investigadores a reuniones de carácter informativo, con el propósito de orientar respecto al trabajo a desarrollar, específicamente al conocimiento, uso adecuado y recopilación adecuada de datos plasmados en las encuestas.

Posteriormente el Centro de Investigación de Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de El Salvador, convocó a reunión, con el fin de informar sobre las deficiencias encontradas en la primera investigación de campo a efecto que en la segunda investigación de campo, se subsanaran las fallas encontradas. Así mismo, se informó sobre el cambio del formato de la encuesta, lo que facilitó la recopilación de datos entre la segunda, tercera y cuarta investigación.

D. Operación de Campo.

A continuación se presenta, la calendarización establecida para el desarrollo de las investigaciones de campo (encuestas), programadas por Centro de Investigación de Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de El Salvador:



CALENDARIO DE INVESTIGACION DE CAMPO		
DIAS	HORA	FECHA
SABADO	7 - 11 AM	15 DE DICIEMBRE DE 2001
SABADO	7 - 11 AM	19 DE ENERO DE 2002
SABADO	7 - 11 AM	16 DE FEBRERO DE 2002
SABADO	7 - 11 AM	16 DE MARZO DE 2002

MUESTRA DE ESTABLECIMIENTOS		
ESTABLECIMIENTO	CODIGO	DIRECCIÓN
	CIOPS	
RUTA N° 44	6060015	PUNTO / MICROBUS AYUTUXTEPEQUE
RUTA N° 46	6010341	PUNTO / MICROBUS SAN RAMON
RUTA N° 52	6010340	PUNTO / MICROBUS AV.IND.RELOJ DE FLORES
RUTA N° 11	6080012	PUNTO / MICROBUS SAN MARCOS
RUTA N° 29-A	6030097	PUNTO / MICROBUS VALLE NUEVO, ILOPANGO
RUTA N° 101-B	5010057	PUNTO / MICROBUS ALPES SUIZOS STA.TECLA

E. Consistencia y Procesamiento de la Información.

Para efecto de analizar la información recopilada, esta se hará tomando en cuenta el siguiente proceso:

1. Codificación

La codificación de la información recopilada, fue realizada por el Centro de Investigación de Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de El Salvador (CIOPS), la que estableció el ordenamiento de la investigación y asignó el código de identificación del producto microbús, y de



las diferentes rutas de microbuses sujetas a investigación. (**VER ANEXO N° 2**)

2. Entrada de Datos

La información recolectada, será considerada como fuente primaria, la cual quedará escrita en boletas de encuestas diseñadas por el Centro de Investigación de Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de El Salvador, quien ha desarrollado una práctica en un programa llamado Visual Fox, en el cual se procesaron las encuestas y que posteriormente serán utilizados para generar los reporte necesarios.

3. Consistencia de la Información Digitada

Al realizar las encuestas se observó que el precio del transporte de microbús específicamente por ruta, se mantuvo estable respecto de un mes a otro durante las cuatro operaciones de campo. (**VER ANEXO N° 2**)



4. Indicadores a obtener para la evaluación del impacto.

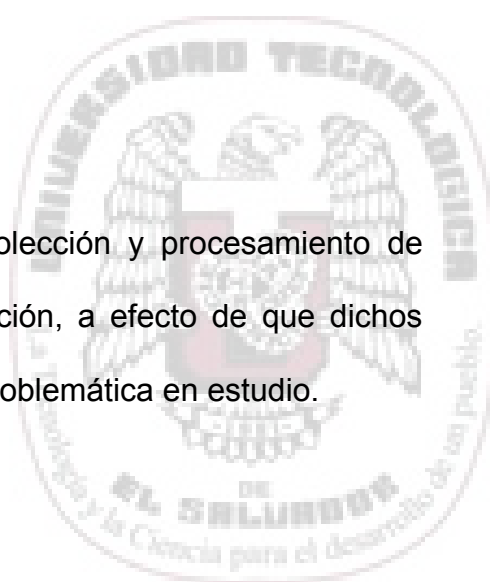
Se pueden considerar como indicadores básicos para la presente investigación de campo, los siguientes:

- Precio
- Tipo de servicio
- Punto de origen
- Recorrido
- Calidad del servicio
- Presentación física y mecánica de las unidades

I. Evaluación de la Encuesta.

A. Análisis de la Información

Luego de haber transcurrido el proceso de recolección y procesamiento de datos, éstos son sujetos de análisis e interpretación, a efecto de que dichos resultados proporcionen un juicio razonable a la problemática en estudio.



CALCULO DE PRECIOS FALTANTES						
	PRODUCTO MICROBÚS					
PERIODOS	RUTA 44	RUTA 46	RUTA 52	RUTA 11	RUTA 29-A	RUTA 101-B
DICIEMBRE	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.25	¢ 2.50
ENERO	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ -	¢ 2.25	¢ 2.50
FEBRERO	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.25	¢ 2.50
MARZO	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.25	¢ 2.50

DETERMINACION DE PRECIO FALTANTE

	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO		
RUTA 52	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	=	¢ 6.00
RUTA 11	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	¢ 2.00	=	¢ 6.00
	¢ 4.00		¢ 4.00	¢ 4.00		

$$6.00 / 6.00 = 1 \times 2 = \text{¢ } 2.00$$





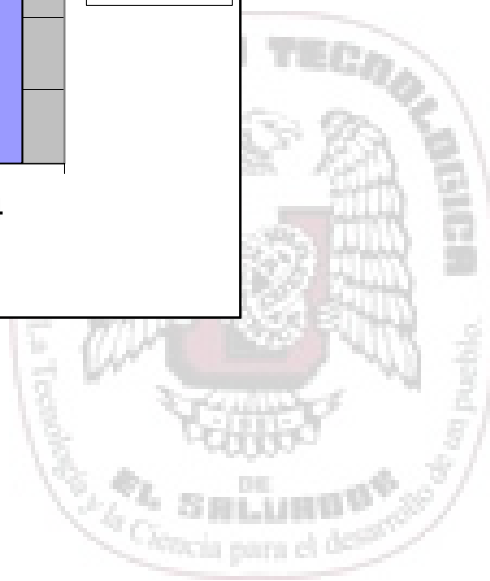
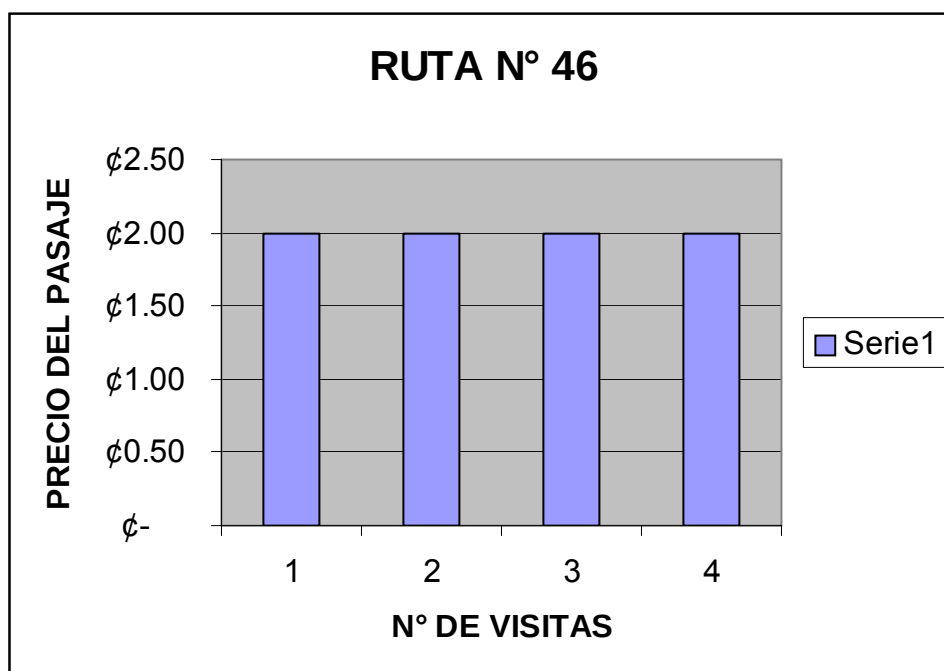
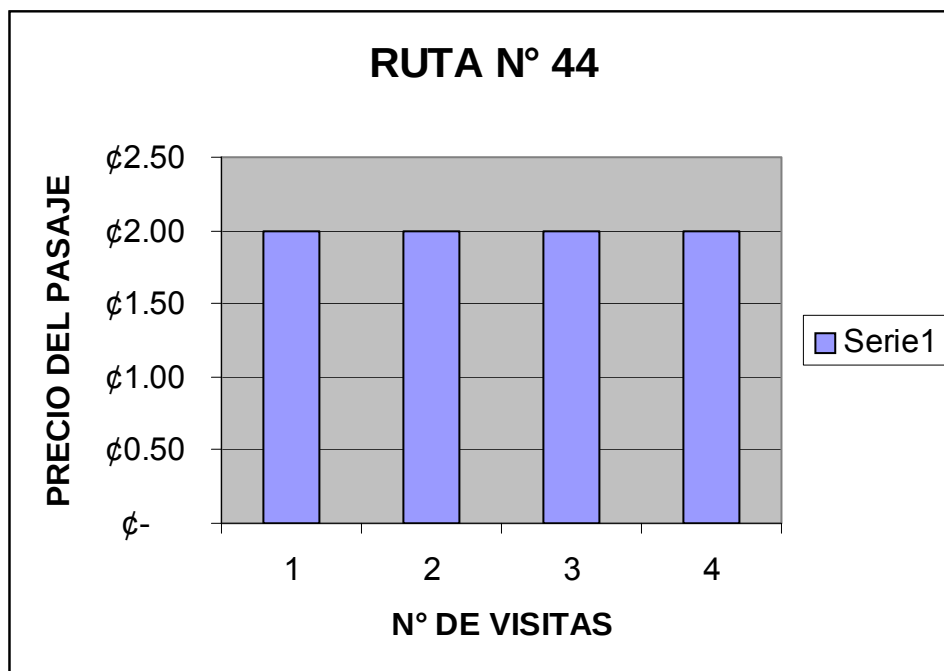
Al analizar el cuadro anteriormente detallado, observamos que de las seis rutas de microbuses investigadas en cuatro oportunidades, presentan consistencia en el valor del pasaje, esto se debe básicamente a la regulación que el Estado hace de este tipo de servicio, quien establece el valor a pagar por ruta; aunque no les brinda ningún tipo de subsidio a los empresarios de dicho sector.

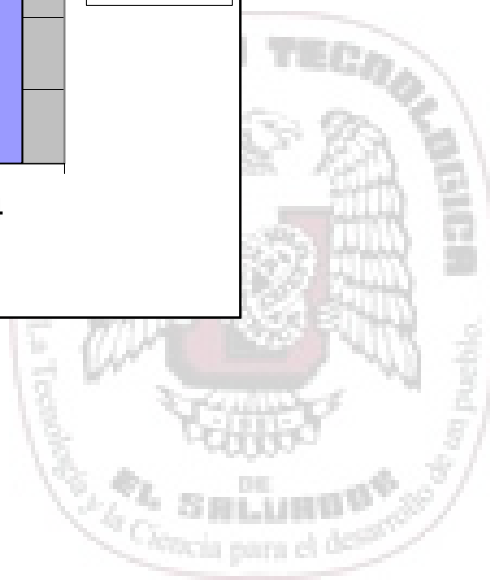
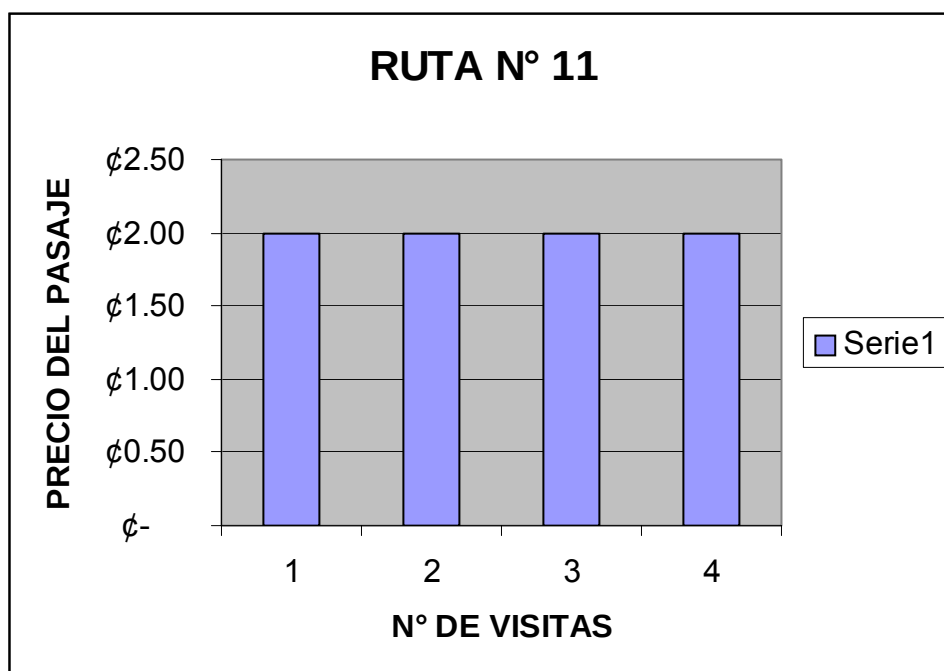
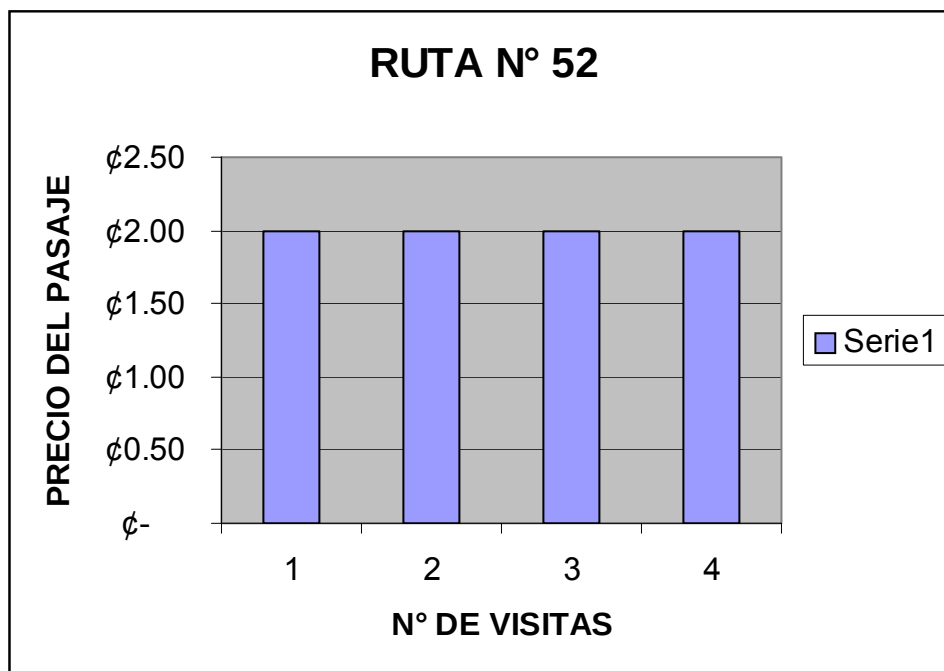
Por lo que el cuadro resumen proporcionado por el Centro de Investigación de Opinión Pública Salvadoreña de la Universidad Tecnológica de El Salvador, muestra que los precios promedios no varían en todos los periodos que se realizó la investigación.

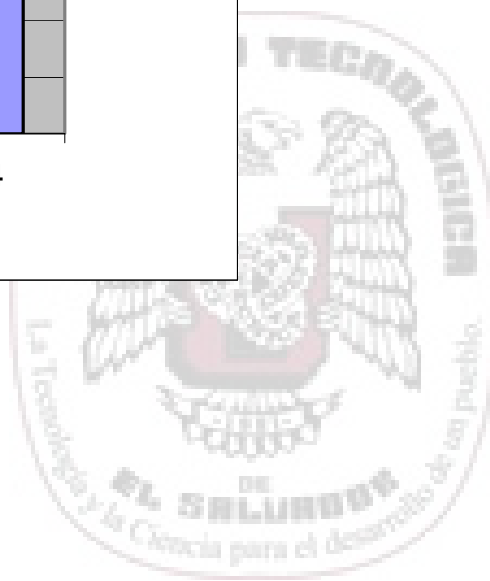
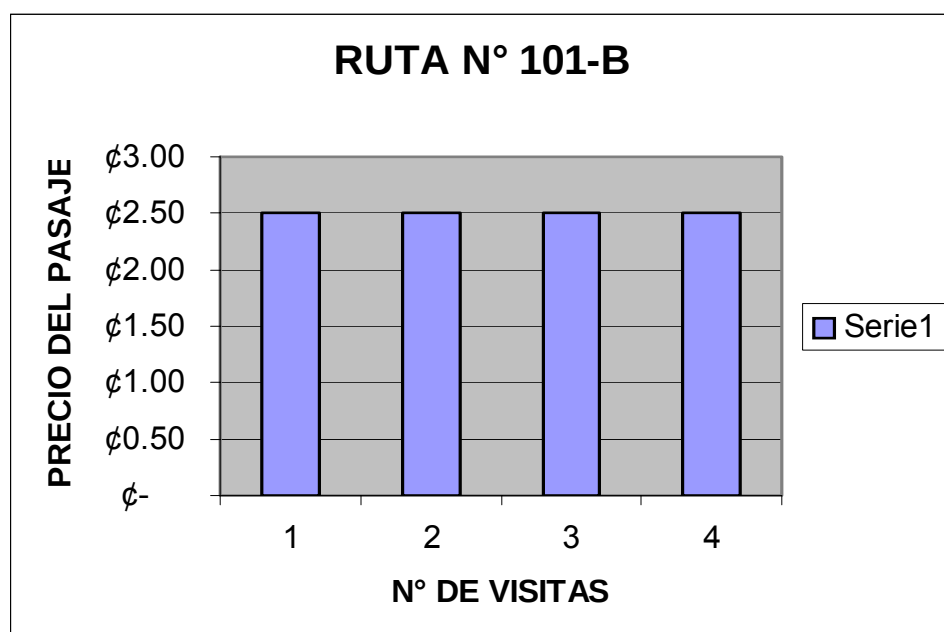
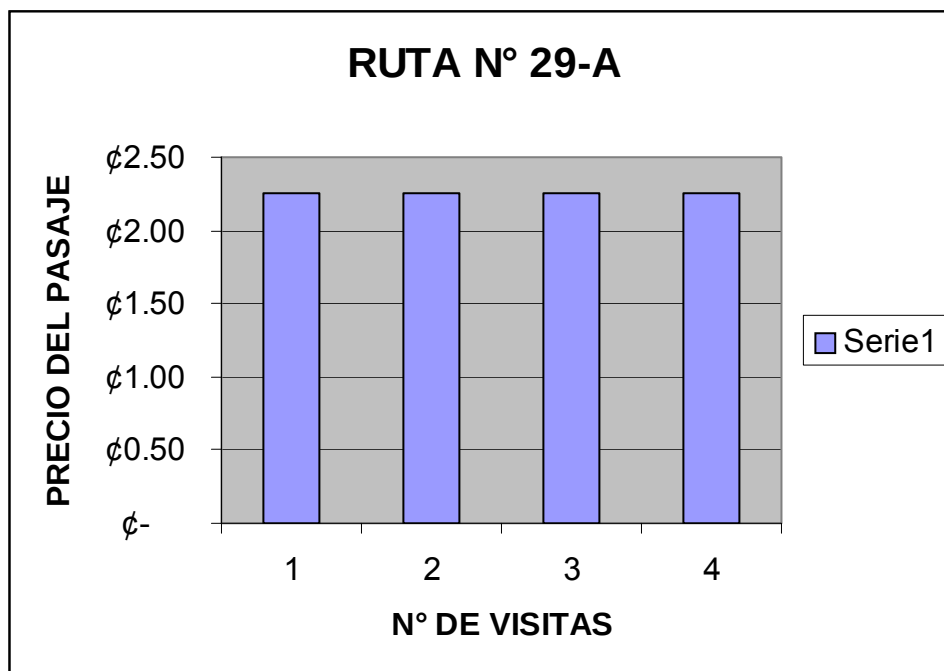
B. Presentación de los Resultados.

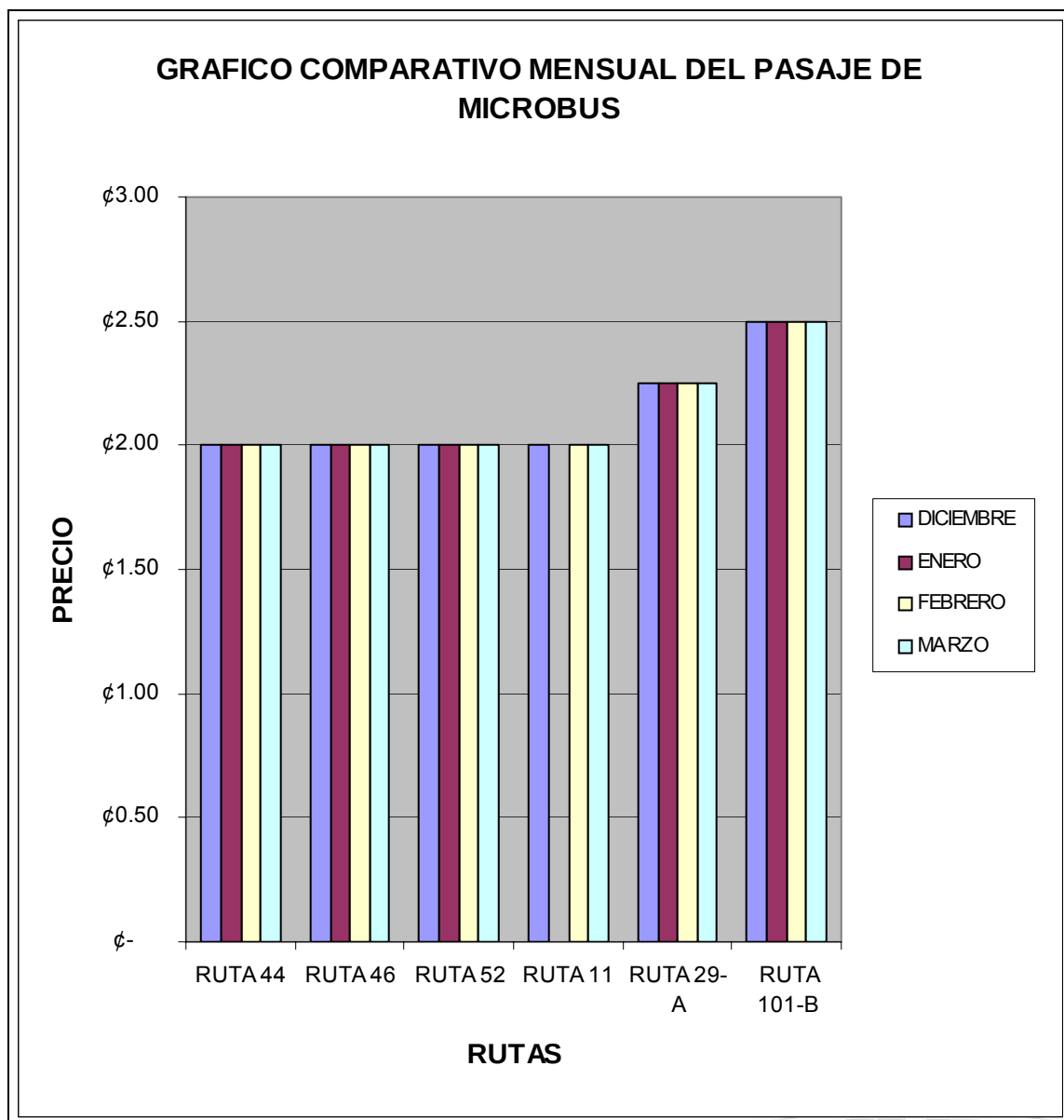
Para poder visualizar de una manera más amplia, los resultados del estudio, a continuación se presentan las gráficas representativas de cada ruta de microbuses y número de visitas realizadas. (**VER ANEXO N° 2**)











CAPITULO III

DETERMINACIÓN DE LA IMPORTANCIA DEL GRUPO MISCELÁNEOS, SUBGRUPO TRANSPORTE Y COMUNICACIONES, PRODUCTO MICROBÚS EN EL INDICE DE INFLACIÓN EN EL GRAN SAN SALVADOR.

I. Generalidades.

Como parte fundamental de la investigación, se considera necesario realizar un trabajo tomando como marco de referencia la aplicación de los siguientes aspectos:

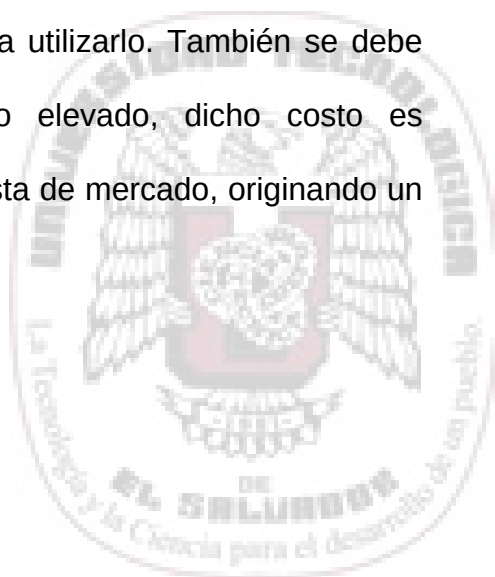
A. Importancia del Bien.

Al hablar sobre la importancia del producto microbús, se puede considerar desde dos puntos de vista:



- Importancia del bien por su uso: es de suma importancia en la actualidad el uso del transporte de microbús, principalmente por considerarse como un sistema de transporte mucho mas eficiente que el sistema de transporte autobús; ya que comparados existe una gran diferencia en los tiempos de traslado de un lugar a otro. Por otra parte es una alternativa adicional a las personas que hacen uso del transporte público, ya que a través de dicho se mueve la mayoría de la población trabajadora.

- Importancia del Bien por Composición del Gasto Familiar: es imprescindible tratar de evadir que un servicio el cual es básico para una sociedad demandante del mismo, genere un impacto negativo en el ingreso familiar, ya que al referirnos específicamente al producto microbús, los costos de este en relación al transporte de autobús son mucho mas elevados; sin embargo, por la necesidad del mismo el usuario se ve obligado a utilizarlo. También se debe considerar que al pagar un precio elevado, dicho costo es trasladado a los productos de la canasta de mercado, originando un efecto inflacionario.



B. Comportamiento Histórico de los Precios del Bien.

El comportamiento histórico del precio del producto microbús, ha sido considerado, tomando como base la variación mensual y anual específicamente del Índice de Precios al Consumidor General y del Índice de Precios al Consumidor del producto; resumiéndolo de la siguiente forma:

1. Variación Mensual del Índice de Precios al Consumidor General:

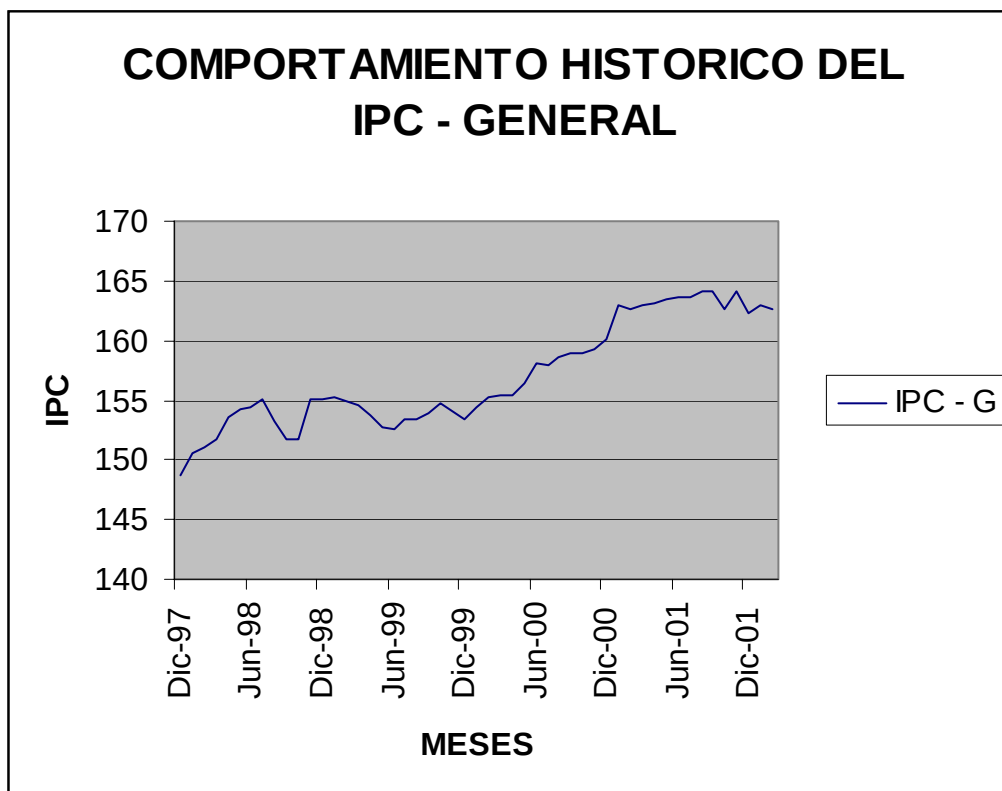
Según los datos proporcionados por la Dirección General de Estadísticas y Censos, el comportamiento mensual del Índice de Precios al Consumidor General es el siguiente: **(VER ANEXO N° 3) (1)**



COMPORTAMIENTO MENSUAL IPC GENERAL

MESES	IPC – G
Dic-97	148.76
Ene-98	150.6
Feb-98	150.99
Mar-98	151.65
Abr-98	153.51
May-98	154.32
Jun-98	154.46
Jul-98	155.15
Ago-98	153.26
Sep-98	151.66
Oct-98	151.76
Nov-98	155.12
Dic-98	155.03
Ene-99	155.31
Feb-99	154.94
Mar-99	154.61
Abr-99	153.74
May-99	152.73
Jun-99	152.61
Jul-99	153.49
Ago-99	153.46
Sep-99	153.86
Oct-99	154.73
Nov-99	154.04
Dic-99	153.45
Ene-00	154.46
Feb-00	155.23
Mar-00	155.36
Abr-00	155.48
May-00	156.42
Jun-00	158.17
Jul-00	157.97
Ago-00	158.65
Sep-00	158.94
Oct-00	158.93
Nov-00	159.28
Dic-00	160.03
Ene-01	162.92
Feb-01	162.63
Mar-01	162.96
Abr-01	163.18
May-01	163.44
Jun-01	163.66
Jul-01	163.61
Ago-01	164.16
Sep-01	164.16
Oct-01	162.65
Nov-01	164.09
Dic-01	162.31
Ene-02	162.92
Feb-02	162.63

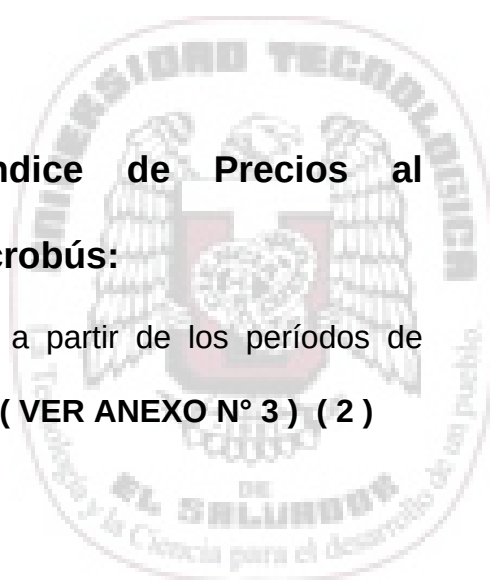




Según el cuadro y grafico mostrados anteriormente se puede observar, que el Índice de Precios al Consumidor General, partiendo de enero de 1998 a febrero de 2002, ha mostrado una tendencia ascendente, lo que significa un incremento de los precios de la canasta de mercado.

2. Variación Mensual del Índice de Precios al Consumidor del producto Microbús:

El comportamiento reflejado por dicho producto a partir de los períodos de enero de 1998 a febrero de 2002; es el siguiente. (VER ANEXO N° 3) (2)



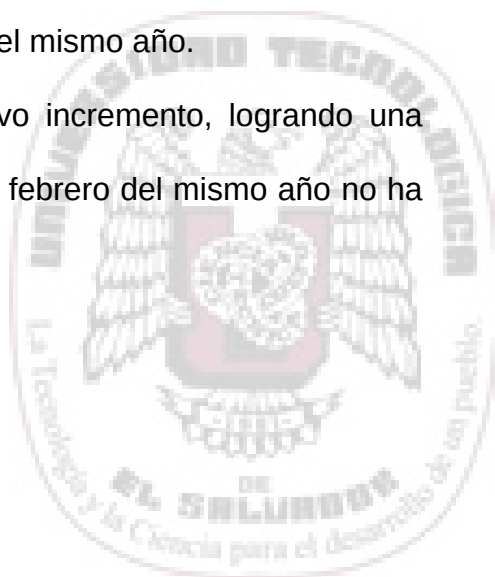
COMPORTAMIENTO MENSUAL IPC PROD.MICROBÚS

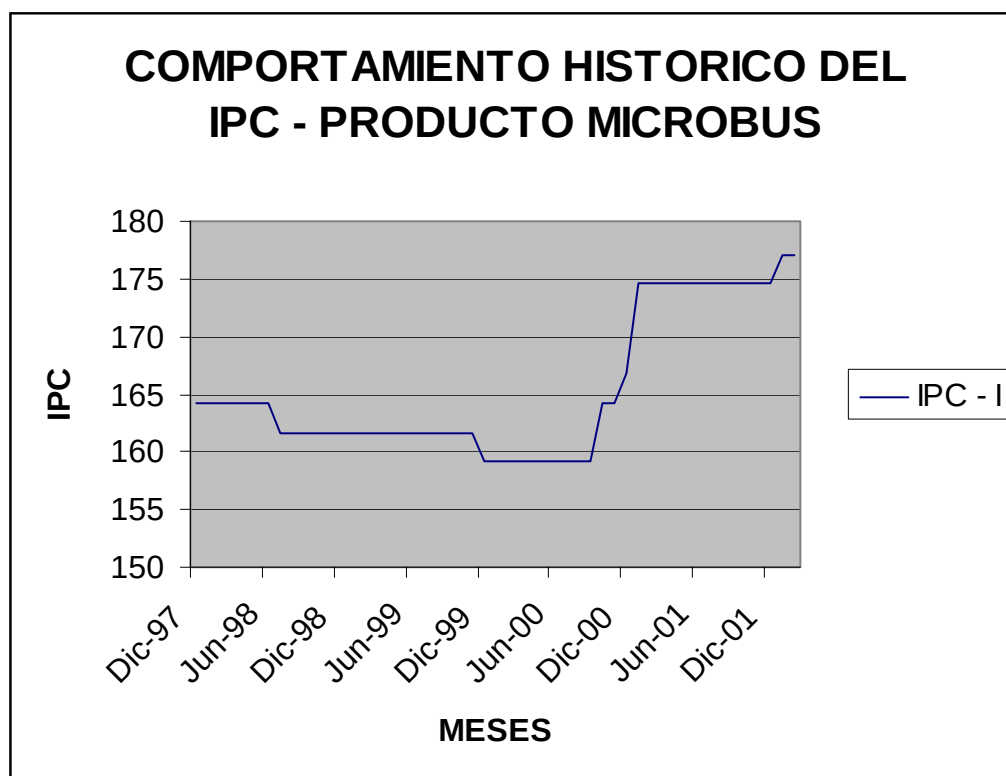
MESES	IPC – I
Dic-97	164.27
Ene-98	164.27
Feb-98	164.27
Mar-98	164.27
Abr-98	164.27
May-98	164.27
Jun-98	164.27
Jul-98	161.7
Ago-98	161.7
Sep-98	161.7
Oct-98	161.7
Nov-98	161.7
Dic-98	161.7
Ene-99	161.7
Feb-99	161.7
Mar-99	161.7
Abr-99	161.7
May-99	161.7
Jun-99	161.7
Jul-99	161.7
Ago-99	161.7
Sep-99	161.7
Oct-99	161.7
Nov-99	161.7
Dic-99	159.13
Ene-00	159.13
Feb-00	159.13
Mar-00	159.13
Abr-00	159.13
May-00	159.13
Jun-00	159.13
Jul-00	159.13
Ago-00	159.13
Sep-00	159.13
Oct-00	164.27
Nov-00	164.27
Dic-00	166.84
Ene-01	174.54
Feb-01	174.54
Mar-01	174.54
Abr-01	174.54
May-01	174.54
Jun-01	174.54
Jul-01	174.54
Ago-01	174.54
Sep-01	174.54
Oct-01	174.54
Nov-01	174.54
Dic-01	174.54
Ene-02	177.11
Feb-02	177.11



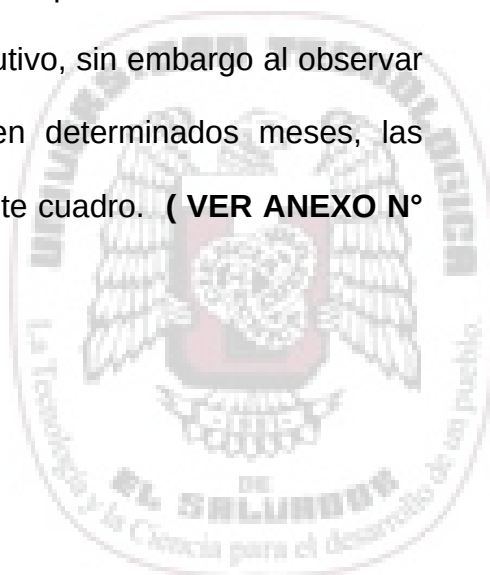
Según los datos anteriores, el comportamiento del Índice de Precios al Consumidor del producto microbús, refleja una determinada constancia en su comportamiento; ya que solamente en determinados períodos muestra una tendencia a la baja o alza; tal es el caso de los períodos siguientes:

- De enero a junio de 1998, el IPC fue constante en el rango 164.27
- De julio de 1998 el rango del IPC, baja a 161.70; manteniéndose constante hasta noviembre de 1999.
- En diciembre de 1999, se experimenta una baja de rango a 159.13; durando este hasta septiembre 2000.
- En octubre 2000, se origina un incremento alcanzando un rango de IPC de 164.27; el cual fue constante hasta el mes de Noviembre del mismo año.
- En diciembre 2000, se origina un nuevo incremento en dicho índice, alcanzando el rango de 166.84.
- En enero de 2001, el rango IPC alcanzado fue de 174.54 manteniéndose constante este hasta el mes de diciembre del mismo año.
- Luego en enero de 2002, se origina nuevo incremento, logrando una escala de IPC de 177.11, el cual al mes de febrero del mismo año no ha sufrido variación.





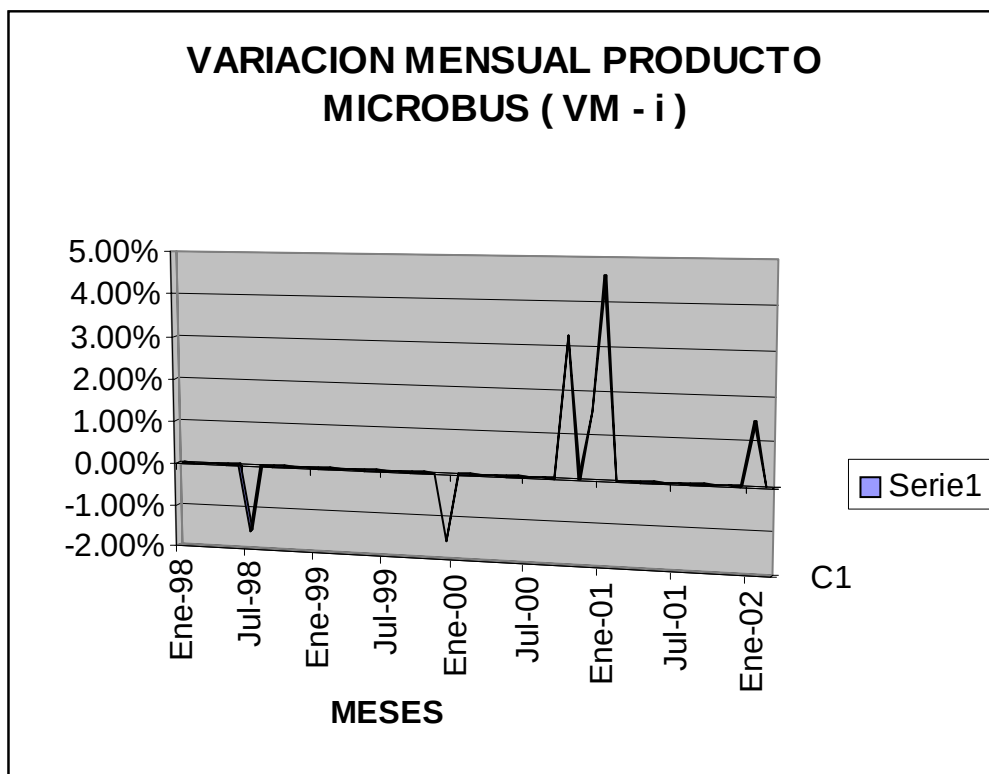
Según se observa en la gráfica, el comportamiento de Índice de Precios al Consumidor mensual del producto microbús, presenta un comportamiento mensual constante, ya que por ser un producto regulado por el Estado, los aumentos y disminuciones en los precios, solo pueden ser modificados mediante un decreto aprobado por el órgano ejecutivo, sin embargo al observar la gráfica se determinan algunas variaciones en determinados meses, las cuales serán analizadas brevemente en el siguiente cuadro. (**VER ANEXO N° 3) (2)**



VARIACION MENSUAL IPC PROD.MICROBÚS

MESES	VM – I
Dic-97	
Ene-98	0.00%
Feb-98	0.00%
Mar-98	0.00%
Abr-98	0.00%
May-98	0.00%
Jun-98	0.00%
Jul-98	-1.56%
Ago-98	0.00%
Sep-98	0.00%
Oct-98	0.00%
Nov-98	0.00%
Dic-98	0.00%
Ene-99	0.00%
Feb-99	0.00%
Mar-99	0.00%
Abr-99	0.00%
May-99	0.00%
Jun-99	0.00%
Jul-99	0.00%
Ago-99	0.00%
Sep-99	0.00%
Oct-99	0.00%
Nov-99	0.00%
Dic-99	-1.59%
Ene-00	0.00%
Feb-00	0.00%
Mar-00	0.00%
Abr-00	0.00%
May-00	0.00%
Jun-00	0.00%
Jul-00	0.00%
Ago-00	0.00%
Sep-00	0.00%
Oct-00	3.23%
Nov-00	0.00%
Dic-00	1.56%
Ene-01	4.62%
Feb-01	0.00%
Mar-01	0.00%
Abr-01	0.00%
May-01	0.00%
Jun-01	0.00%
Jul-01	0.00%
Ago-01	0.00%
Sep-01	0.00%
Oct-01	0.00%
Nov-01	0.00%
Dic-01	0.00%
Ene-02	1.47%
Feb-02	0.00%





Al observar el comportamiento mensual del Índice de Precios al Consumidor del producto microbús, se reflejan variaciones en los meses de julio- 1998, diciembre- 1999, octubre- 2000, diciembre- 2000, enero- 2001 y enero- 2002; las cuales se originaron por circunstancias especiales, que alteraron la economía salvadoreña, y consecuentemente el poder adquisitivo de la población, que hace uso del Servicio. (Nota 2)



3. Variación Anual del Índice de Precios al Consumidor

General:

A continuación se presentan las variaciones del Índice de Precios al Consumidor anual general, calculados de diciembre/97 a diciembre/01, incluyendo el primer bimestre de 2002. (**VER ANEXO N° 3**) (**1**)

VARIACION ANUAL DEL IPC GENERAL

MESES	IPC – G
Dic-97	148.76
Dic-98	155.03
Dic-99	153.45
Dic-00	160.03
Dic-01	162.31
Feb-02	162.63

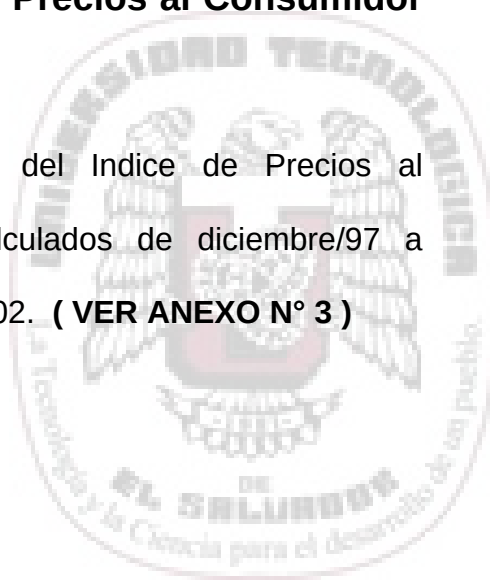




Según el gráfico anterior, se observa que el comportamiento del Índice de Precios al Consumidor anual general, osciló entre los rangos de 148.6 a diciembre de 1997 y un máximo de 162.63 a febrero de 2002; lo que muestra una tendencia incremental ya que en todos los períodos anuales analizados no se observan disminuciones en los precios de los productos que integran la canasta de mercado.

4. Variación Anual del Índice de Precios al Consumidor del Producto Microbús:

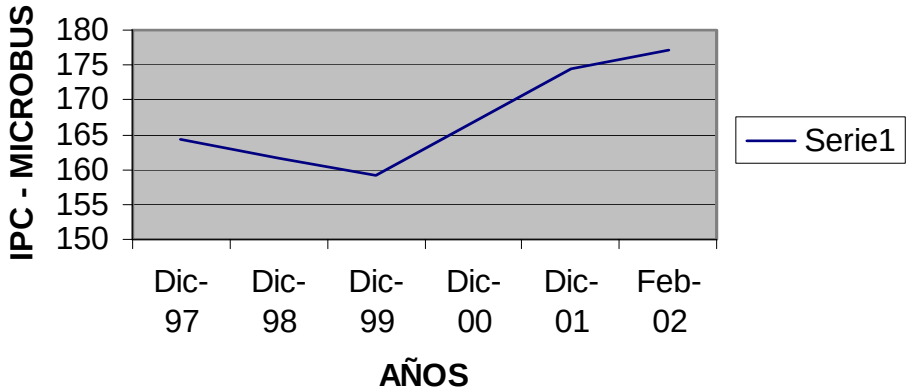
A continuación se presentan las variaciones del Índice de Precios al Consumidor anual del producto microbús, calculados de diciembre/97 a diciembre/01, incluyendo el primer bimestre de 2002. (VER ANEXO N° 3)



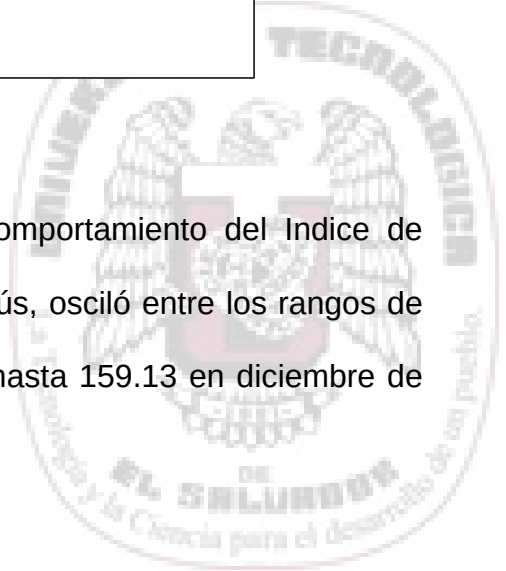
VARIACION ANUAL DEL IPC PROD. MICROBUS

MESES	IPC – I
Dic-97	164.27
Dic-98	161.7
Dic-99	159.13
Dic-00	166.84
Dic-01	174.54
Feb-02	177.11

VARIACION ANUAL DEL IPC PROD. MICROBUS



Según el gráfico anterior, se observa que el comportamiento del Índice de Precios al Consumidor anual del producto microbús, osciló entre los rangos de 164.27 a diciembre de 1997 y una disminución hasta 159.13 en diciembre de



1999; posteriormente se inicia una tendencia ascendente hasta el año 2002 con un indicador máximo de 177.11; lo que muestra un incremento sostenido de los precios de la canasta de mercado.

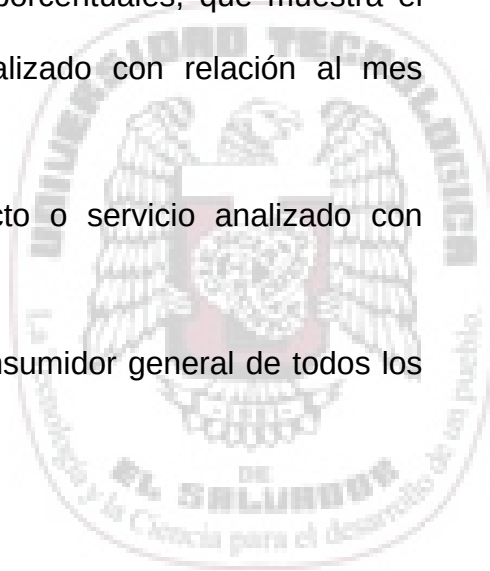
C. Determinación de la Importancia del Precio del Producto en el Índice de Precios al Consumidor.

La importancia del precio del producto, puede identificarse a través de los siguientes factores:

1. Definición de Variables.

El impacto o influencia que puede tener un producto o servicio, dentro del Índice de Precios al Consumidor se puede determinar con las siguientes variables.

- La variación mensual en términos porcentuales, que muestra el índice del producto o servicio analizado con relación al mes inmediato anterior.
- La variación del índice del producto o servicio analizado con relación al período base.
- El valor del Índice de Precios al Consumidor general de todos los productos.



- La importancia relativa del producto o servicio analizado dentro del índice general de precios al consumidor en la economía.

2. Derivación de la Formula.

Con base a las variables anteriormente mencionadas, se puede determinar el Impacto o Influencia del producto microbús, dentro del IPC General, de tal forma que su expresión funcional, se plantea de la siguiente forma:

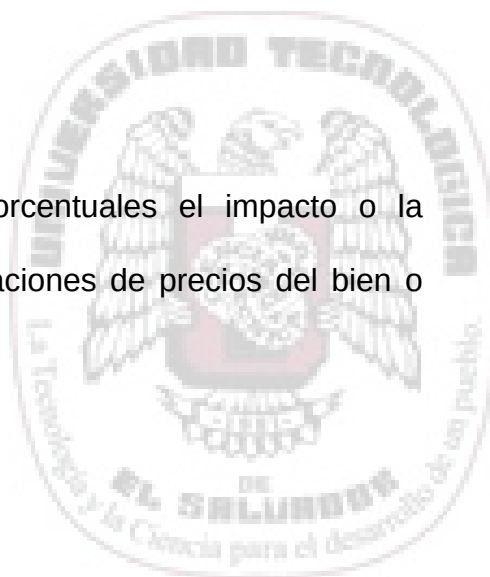
$$\text{Im pacto}_M = \frac{VM_i * \Delta IPC_i * IR_b(i)}{IPC_G}$$

$$\text{Impacto Acumulado (IA)} = \sum_{n=i}^j \text{Im pacto}_M$$

Donde:

Impacto_M = Impacto Mensual

(Expresada en términos porcentuales el impacto o la influencia que tienen las variaciones de precios del bien o servicio en el mes analizado).



IA = Impacto Acumulado

(Es la suma de los valores calculados mensualmente en concepto de influencia o impacto sobre el IPC, desde el período I hasta el período “j”. Expresa en términos porcentuales acumulados, el impacto o la influencia que tienen estas variaciones de precios del bien o servicio en el período analizado).

VM_i = Variación Mensual

(Expresada en términos porcentuales que muestra el índice del producto o servicio analizado con relación al mes inmediato anterior).

ΔIPC_t = Variación del IPC = $[IPC_t(i) / IPC_b(i)]$

(Expresa la variación que tiene el IPC del producto o servicio “i” analizado con respecto a la base del mismo índice.

IPC_t (i) = Índice de precios al consumidor del producto o servicio “i” en el período “t”.

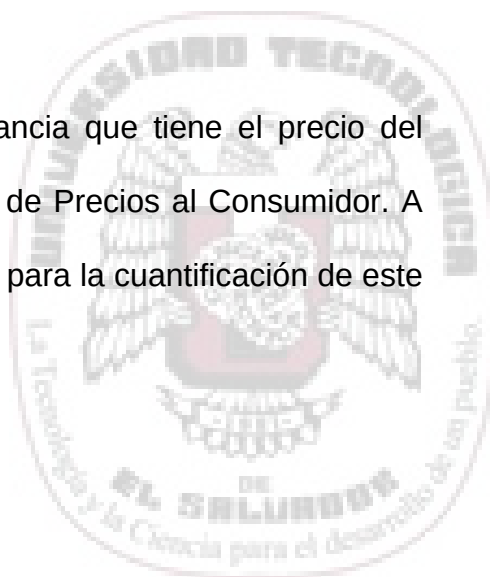
(Indica el índice de precios del producto o servicio analizado en el período actual “t” o período analizado).



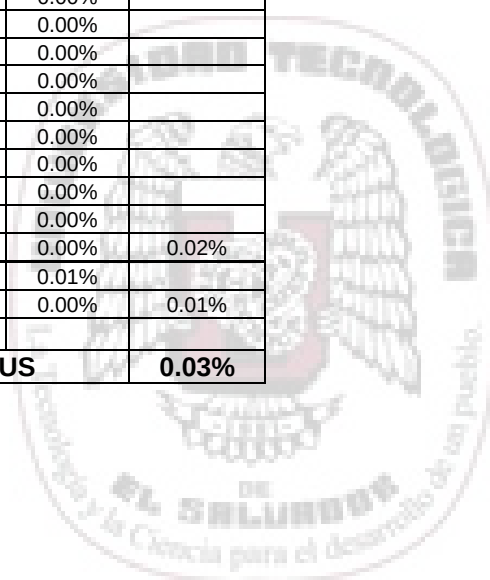
- $IPC_b(i)$ = Índice de precios al consumidor del producto o servicio “i” en el período base.
(Indica la base de comparación del índice).
- $IR_b(i)$ = Importancia relativa del producto o servicio “i” en el Índice General de Precios del Período Base.
(Indica la ponderación que el producto o servicio “i” tiene en el índice general de precios del período base).
- IPC_G = Índice de Precios al Consumidor General.
(Es el índice general de precios de todos los productos o servicios durante el período analizado).

3. Determinación de la Importancia.

Sobre esta base se puede determinar la importancia que tiene el precio del producto microbús, en la configuración del Índice de Precios al Consumidor. A continuación se presentan los cálculos efectuados para la cuantificación de este impacto. (**VER ANEXO N° 3**)



MESES	IPC - G	IPC - I	VM - I	IPC - BASE	PONDERACION	IMPACT MES	IMPACT ANUAL
Dic-97	148.76	164.27		100	1.9703	0.00%	
Ene-98	150.6	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Feb-98	150.99	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Mar-98	151.65	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Abr-98	153.51	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
May-98	154.32	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jun-98	154.46	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jul-98	155.15	161.7	-1.56%	100	1.9703	-0.01%	
Ago-98	153.26	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Sep-98	151.66	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Oct-98	151.76	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Nov-98	155.12	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Dic-98	155.03	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	-0.01%
Ene-99	155.31	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Feb-99	154.94	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Mar-99	154.61	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Abr-99	153.74	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
May-99	152.73	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jun-99	152.61	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jul-99	153.49	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Ago-99	153.46	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Sep-99	153.86	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Oct-99	154.73	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Nov-99	154.04	161.7	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Dic-99	153.45	159.13	-1.59%	100	1.9703	-0.01%	-0.01%
Ene-00	154.46	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Feb-00	155.23	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Mar-00	155.36	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Abr-00	155.48	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
May-00	156.42	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jun-00	158.17	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jul-00	157.97	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Ago-00	158.65	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Sep-00	158.94	159.13	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Oct-00	158.93	164.27	3.23%	100	1.9703	0.01%	
Nov-00	159.28	164.27	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Dic-00	160.03	166.84	1.56%	100	1.9703	0.01%	0.02%
Ene-01	162.92	174.54	4.62%	100	1.9703	0.02%	
Feb-01	162.63	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Mar-01	162.96	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Abr-01	163.18	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
May-01	163.44	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jun-01	163.66	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Jul-01	163.61	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Ago-01	164.16	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Sep-01	164.16	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Oct-01	162.65	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Nov-01	164.09	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	
Dic-01	162.31	174.54	0.00%	100	1.9703	0.00%	0.02%
Ene-02	162.92	177.11	1.47%	100	1.9703	0.01%	
Feb-02	162.63	177.11	0.00%	100	1.9703	0.00%	0.01%
VARIACION GENERAL DEL PRODUCTO MICROBUS							0.03%



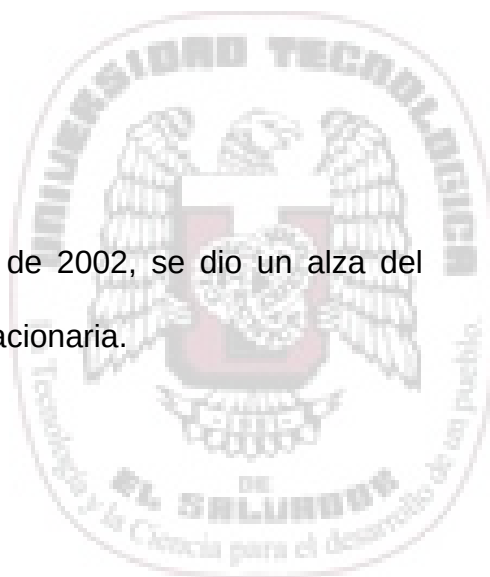
Al observar el impacto que han tenido las variaciones, tanto al alza como a la baja, del precio del valor del pasaje del producto microbús, se puede determinar que para el período de diciembre- 1997 a diciembre- 1998, ha sido de -0.01% ; lo que indica que durante todo el período hubo una baja inflacionaria mínima.

Para el período de enero – 1999 a diciembre – 1999, fue del -0.01% ; manteniendo el comportamiento del período anterior.

Para el período de enero – 2000 a diciembre – 2000, fue del 0.02% lo que muestra una leve alza inflacionaria respecto al período anterior.

Para el período enero – 2001 a diciembre – 2001, fue del 0.02% , lo que muestra que el valor del pasaje del producto se mantuvo constante en relación al período anterior.

Así también para los meses de enero y febrero de 2002, se dio un alza del 0.01% , lo que indica una leve y sostenida alza inflacionaria.



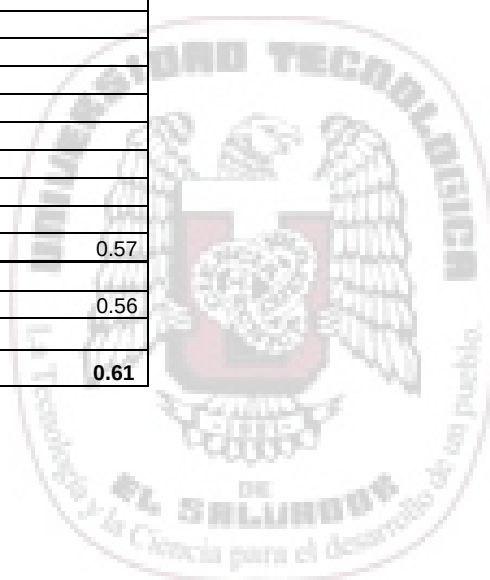
En conclusión, al resumir el comportamiento inflacionario de los cuatro períodos sujetos a estudio, se observa un alza inflacionaria general del 0.03%, del producto microbús.

4. Efectos sobre el Poder Adquisitivo.

Debido a que se ha generado un efecto inflacionario y que por ello también repercute sobre el poder adquisitivo de los consumidores, es necesario cuantificar este valor. A continuación se presenta el cuadro resumen del efecto sobre el poder adquisitivo. (**VER ANEXO N° 3**)



MESES	PODER ADQ.GRAL.	P.ADQ.MICROB	PROMEDIO ANUAL
Dic-97	¢ 0.67	¢ 0.61	
Ene-98	¢ 0.66	¢ 0.61	
Feb-98	¢ 0.66	¢ 0.61	
Mar-98	¢ 0.66	¢ 0.61	
Abr-98	¢ 0.65	¢ 0.61	
May-98	¢ 0.65	¢ 0.61	
Jun-98	¢ 0.65	¢ 0.61	
Jul-98	¢ 0.64	¢ 0.62	
Ago-98	¢ 0.65	¢ 0.62	
Sep-98	¢ 0.66	¢ 0.62	
Oct-98	¢ 0.66	¢ 0.62	
Nov-98	¢ 0.64	¢ 0.62	
Dic-98	¢ 0.65	¢ 0.62	¢ 0.61
Ene-99	¢ 0.64	¢ 0.62	
Feb-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Mar-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Abr-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
May-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Jun-99	¢ 0.66	¢ 0.62	
Jul-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Ago-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Sep-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Oct-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Nov-99	¢ 0.65	¢ 0.62	
Dic-99	¢ 0.65	¢ 0.63	¢ 0.62
Ene-00	¢ 0.65	¢ 0.63	
Feb-00	¢ 0.64	¢ 0.63	
Mar-00	¢ 0.64	¢ 0.63	
Abr-00	¢ 0.64	¢ 0.63	
May-00	¢ 0.64	¢ 0.63	
Jun-00	¢ 0.63	¢ 0.63	
Jul-00	¢ 0.63	¢ 0.63	
Ago-00	¢ 0.63	¢ 0.63	
Sep-00	¢ 0.63	¢ 0.63	
Oct-00	¢ 0.63	¢ 0.61	
Nov-00	¢ 0.63	¢ 0.61	
Dic-00	¢ 0.62	¢ 0.60	¢ 0.62
Ene-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Feb-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Mar-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Abr-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
May-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Jun-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Jul-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Ago-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Sep-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Oct-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Nov-01	¢ 0.61	¢ 0.57	
Dic-01	¢ 0.62	¢ 0.57	¢ 0.57
Ene-02	¢ 0.61	¢ 0.56	
Feb-02	¢ 0.61	¢ 0.56	¢ 0.56
PROMEDIO GENERAL PRODUCTO MICROBUS			¢ 0.61

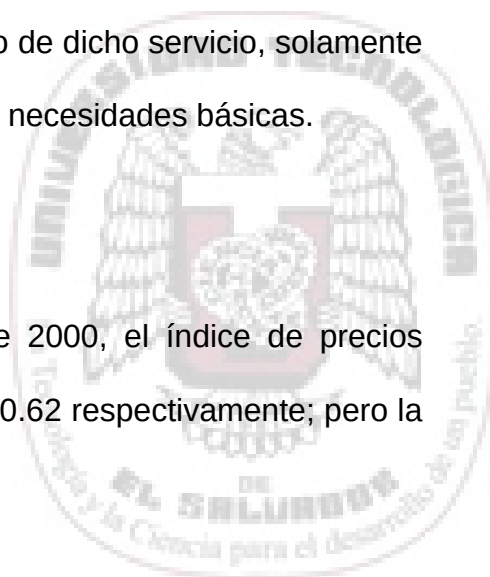


El poder adquisitivo calculado como la relación existente entre una unidad monetaria y el correspondiente índice de precios, muestra la forma en que históricamente, el poder de compra de los consumidores ha ido deteriorándose.

Como se puede observar el índice de precios general muestra un deterioro, partiendo del período de diciembre – 1997 a diciembre – 1998, entre ₡ 0.67 hasta ₡ 0.65 respectivamente; dando origen a una variación anual promedio del producto microbús de ₡ 0.61; lo cual significa que por cada unidad monetaria, el usuario de dicho servicio, solamente cuenta con ₡ 0.39 centavos para cubrir sus demás necesidades básicas.

Analizando el período de enero a diciembre de 1999 el índice de precios general muestra un deterioro entre ₡ 0.65 hasta ₡ 0.64 respectivamente; dando origen a una variación anual promedio del producto microbús de ₡ 0.62; lo cual significa que por cada unidad monetaria, el usuario de dicho servicio, solamente cuenta con ₡ 0.38 centavos para cubrir sus demás necesidades básicas.

Al observar el período de enero a diciembre de 2000, el índice de precios general muestra un deterioro entre ₡ 0.65 hasta ₡ 0.62 respectivamente; pero la



variación anual promedio se mantiene constante en ¢ 0.62, respecto al año anterior; lo cual significa que el poder adquisitivo de la población no sufrió cambios.

Para el período de enero a diciembre de 2001, el índice de precios general muestra un deterioro entre ¢ 0.61 hasta ¢ 0.62 respectivamente; dando origen a una variación anual promedio del producto microbús de ¢ 0.57; lo cual significa que por cada unidad monetaria, el usuario de dicho servicio, solamente cuenta con ¢ 0.43 centavos para cubrir sus demás necesidades básicas, lográndose en dicho período una mínima mejoría.

Finalmente en los meses de enero y febrero de 2002, el índice de precios general muestra un deterioro del ¢ 0.61; dando origen a una variación bimensual de ¢ 0.56, lo que significa que por cada unidad monetaria, el usuario de dicho servicio, solamente cuenta con ¢ 0.44, para cubrir sus demás necesidades básicas.



D. Propuesta Metodológica.

1. Objetivo de la Propuesta Metodológica.

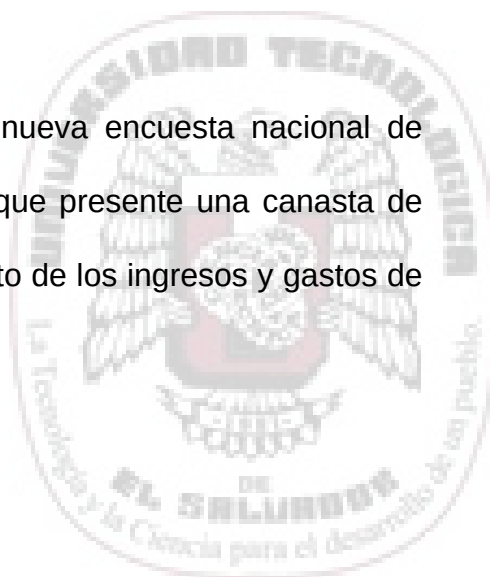
Establecer los lineamientos generales para la elaboración de una nueva canasta de mercado mas real y ampliada, que incluya la canasta actual, mas los nuevos productos que deben integrar dicha canasta, para facilitar los cálculos que muestran las variaciones reales en el índice de precios con respecto a la inflación del país.

2. Parámetros.

A continuación se mencionan los siguientes parámetros que permitirán la elaboración del nuevo índice de precios:

a. Representatividad.

Estará determinada en la presentación de una nueva encuesta nacional de ingresos y gastos de los hogares salvadoreños, que presente una canasta de mercado mas real la que incluirá el comportamiento de los ingresos y gastos de los últimos diez años.

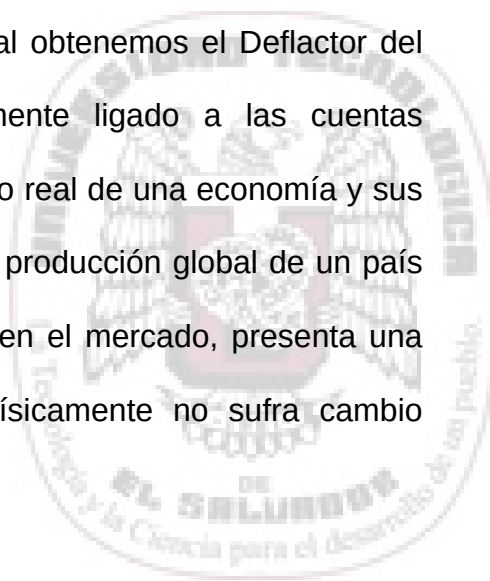


Para obtener una mejor comprensión de la representatividad, se debe considerar el Producto Interno Bruto (PIB), el cual mide el valor de mercado de todos los bienes y servicios finales que produce un país durante un año. El Producto Interno Bruto puede medirse de 2 formas:

El PIB Nominal, que se mide a precios corrientes de mercado y el PIB Real que se calcula a precios constantes tomando como parámetro un año base (Ejemplo 1992).

Las variaciones del PIB Real constituyen el mejor indicador existente del nivel de crecimiento de la producción; es decir son el pulso cuidadosamente controlado de la economía de un país.

Cuando dividimos el PIB Nominal con el PIB Real obtenemos el Deflactor del PIB, que es un índice de precios estrechamente ligado a las cuentas nacionales, que nos permite calcular el crecimiento real de una economía y sus niveles de inflación. En períodos inflacionarios, la producción global de un país valuada a los precios corrientes que prevalecen en el mercado, presenta una significativa tendencia al crecimiento, aunque físicamente no sufra cambio



alguno. Dicho de otra manera, se contabiliza un crecimiento aparente de la producción, expresada en colones, pero el mismo se explica por el aumento de los precios y no por un incremento real de dicha producción. **(Nota 3)**

Otro determinante crítico del crecimiento económico y el ingreso per cápita (que se obtiene de dividir la producción total de un país sobre el total de habitantes del mismo) es la tasa de crecimiento de la población, que en el marco de referencia es igual a la tasa de crecimiento de la fuerza laboral. Cuando la economía se encuentra en estado estacionario, la tasa de crecimiento de la población tiene dos efectos fundamentales:

- Una tasa de crecimiento de la población mas alta lleva a una tasa mas alta de crecimiento de estado estacionario porque, en el equilibrio de largo plazo todas las variables suben a la tasa de crecimiento de la población, tal como lo muestra el cuadro siguiente:

(Nota 4)



**PRODUCTO INTERNO BRUTO POR HABITANTE
A PRECIOS CORRIENTES. *****

AÑOS	P I B *	POBLACION	PIB/HABIT. **
1991	42,594.20	5,375.00	7,924.50
1992	49,840.60	5,508.40	9,048.10
1993	60,522.20	5,649.10	10,713.60
1994	70,612.70	5,794.90	12,185.30
1995	84,010.60	5,943.30	14,135.30
1996	90,260.63	5,787.10	15,596.88
1997	97,428.63	5,908.50	16,489.38
1998	105,073.50	6,031.30	17,421.25
1999	109,115.13	6,154.30	17,730.13
2000	115,610.25	6,276.00	18,420.50

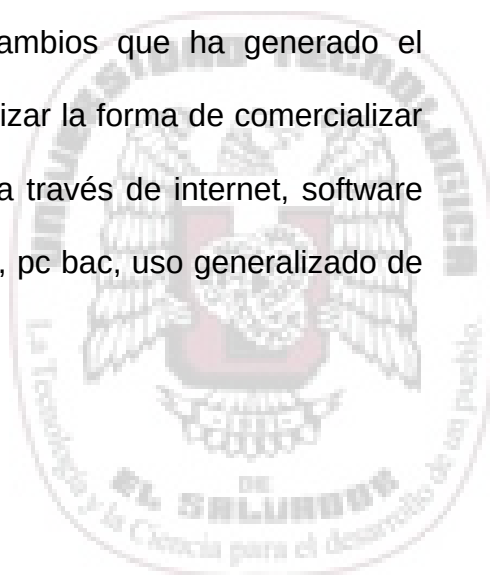
* En Millones de Colones Salvadoreños

** En Miles de Habitantes

*** Fuente: Banco Central de Reserva

También se debe considerar que la nueva encuesta excluirá establecimientos sin ingerencia para la captura de datos; así también incluirá nuevos establecimientos que generen mayor incidencia de consumo en la población.

Además es importante tomar en cuenta, los cambios que ha generado el desarrollo tecnológico, lo que ha venido a modernizar la forma de comercializar de los consumidores; tal es el caso de compras a través de internet, software bancarios al servicio de los usuarios (telebanking, pc bac, uso generalizado de telefonía celular, tarjetas de crédito, etc.)

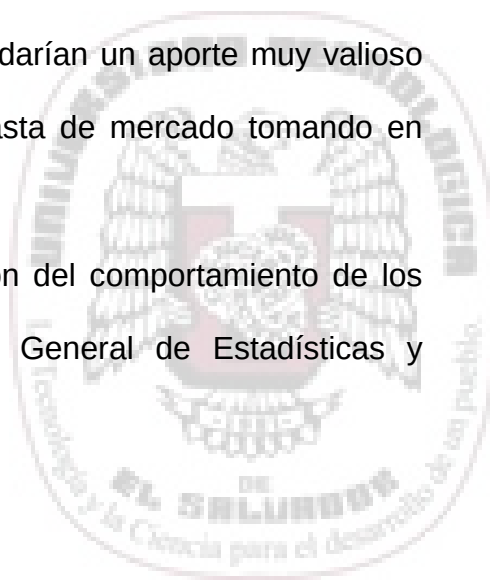


b. Transparencia Metodológica y de Cálculo.

Es un atributo esencial de la calidad de los indicadores estadísticos, ya que dicha información debe ser del conocimiento público.

Para obtener una transparencia en la metodología y cálculo del Índice de Precios al Consumidor, es necesario cumplir los siguientes requisitos:

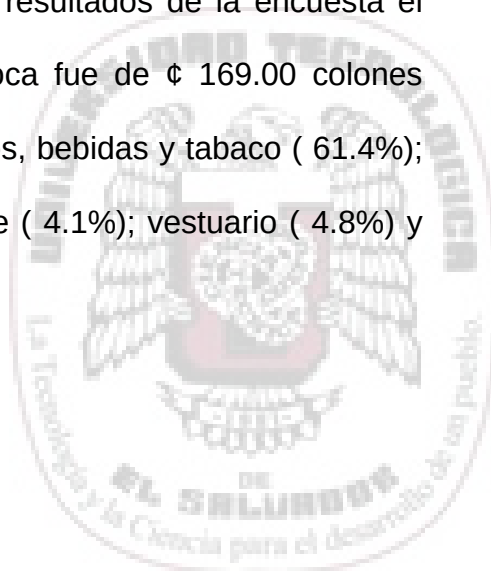
- La implementación de un proceso de reingeniería que modernise la Dirección General de Estadísticas y Censos, lo que permitiría la elaboración de un nuevo Índice de Precios al Consumidor más confiable y transparente.
- La nueva propuesta debe surgir del consenso efectuado entre usuarios, establecimientos y la Institución encargada de monitorear la estadística nacional de precios. (DIGESTYC)
- Se debe contar con la participación de especialistas en materia estadística tanto nacionales como extranjeros, así como las universidades, quienes en conjunto darían un aporte muy valioso en la elaboración de la nueva canasta de mercado tomando en cuenta su valiosa experiencia.
- Es necesaria una masiva divulgación del comportamiento de los precios por parte de la Dirección General de Estadísticas y



Censos; con el propósito de considerar la variación real del Índice de Precios al Consumidor.

3. Creación de un Nuevo Índice de Precios al Consumidor.

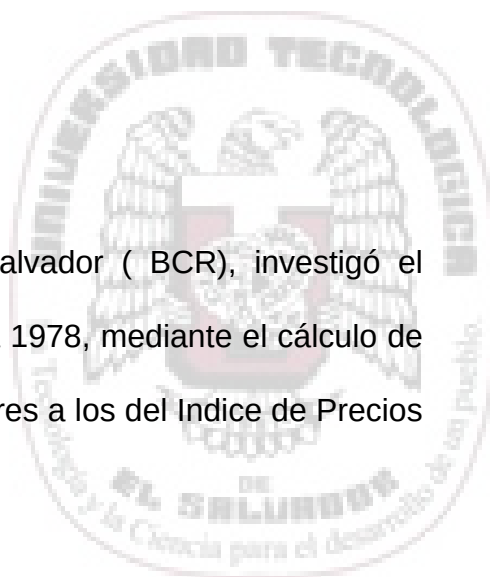
El inicio de la encuesta sobre costo y condiciones de vida obrera en San Salvador, se da el 25 de mayo de 1954, con el propósito de establecer “ los índices que permitan el estudio del poder adquisitivo interno de la moneda “, se registra como uno de los primeros esfuerzos para la investigación del comportamiento de los precios de bienes y servicios de consumo. La encuesta definió como población de referencia a las familias de jefes de hogares obreros, con un tamaño de muestra de 300 hogares seleccionados de la población residiendo en piezas de mesones de las ciudades de San Salvador, Mejicanos y Ciudad Delgado. La recolección de datos se realizó entre el período del 25 de mayo al 23 de junio de 1954. De acuerdo a los resultados de la encuesta el gasto promedio de la familia obrera en esa época fue de ₡ 169.00 colones distribuidos en cinco grandes categorías: alimentos, bebidas y tabaco (61.4%); vivienda, agua y alumbrado (11.1%); combustible (4.1%); vestuario (4.8%) y consumos diversos (18.6%). **(Nota 5)**



Los resultados de la encuesta se utilizaron para la construcción del Índice de Precios al Consumidor Obrero (IPCO), incluyendo el cálculo de las ponderaciones y el diseño de la canasta de mercado, que la conformaron 114 rubros seleccionados de acuerdo a la frecuencia con que fueron mencionados en la encuesta, todos los artículos que fueron consumidos por lo menos por un tercio de las familias entrevistadas fueron incluidos en la muestra. La investigación de precios se hizo con una periodicidad mensual, a través de una muestra de 73 establecimientos, a los cuales se les aplicó la formula de Laspeyres.

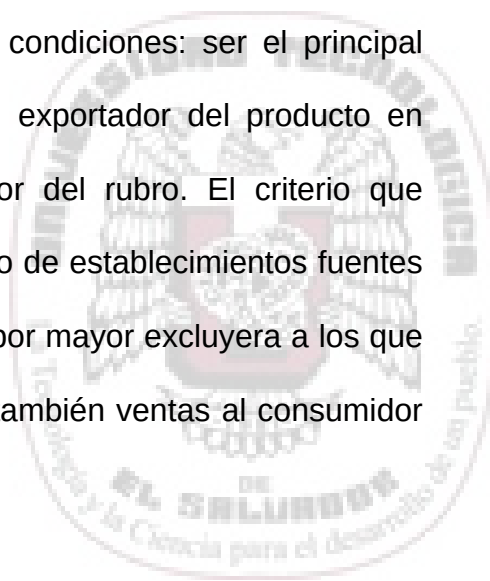
Este índice de precios obrero con base de Junio de 1954 = 100, mantuvo su vigencia hasta que fue sustituido por el índice con base en 1978, no obstante haberse conducido una encuesta durante el período del 21 de abril al 31 de agosto de 1969 que dio origen a un índice con cobertura incompleta de los rubros del gasto, con cálculos esporádicos y publicaciones restringidas durante el período de tres años de 1970 a 1973.

Además el Banco Central de Reserva de El Salvador (BCR), investigó el comportamiento de los precios al por mayor hasta 1978, mediante el cálculo de un índice con base en 1955. Por problemas similares a los del Índice de Precios



al Consumidor (desactualización de sus muestras tanto de rubros en la canasta de mercado, como de establecimientos), el Banco Central de Reserva de El Salvador inició en colaboración con el Ministerio de Planificación (MIPLAN) el diseño de un nuevo índice, aprovechando la información contenida en el censo económico de 1978 que complementado con cifras de las cuentas nacionales preparadas por el Banco, le permitió la construcción de un marco muestral consistente en un directorio de rubros necesarios para la selección de una muestra de 177 artículos que constituyeron la canasta de mercado.

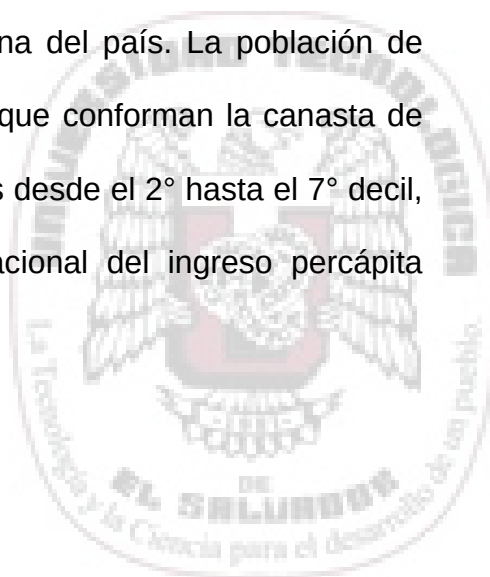
El índice se estructuró con tres categorías principales: bienes producidos y consumidos en el país, investigados mediante una submuestra de 79 productos, exportaciones con 31 productos e importaciones con 67 productos. La selección de los artículos se realizó con probabilidad proporcional a la importancia relativa de cada producto en las ventas totales. Las muestras (5 por cada artículo) de establecimientos fuentes de compra se seleccionaron de un universo constituido por empresas que cumplían con las condiciones: ser el principal productor del bien seleccionado, ser el principal exportador del producto en mención o el principal importador o distribuidor del rubro. El criterio que prevaleció en la definición de la población universo de establecimientos fuentes de compra es que siendo un índice de precios al por mayor excluyera a los que además de realizar ventas al por mayor realizan también ventas al consumidor



final para evitar dualidades en el registro de datos sobre precios. El método utilizado para su estimación es exactamente igual al aplicado en el Índice de Precios al Consumidor.

La investigación del comportamiento general de los precios de bienes y servicios al consumidor final, ha sido una de las actividades que ha estado casi exclusivamente a cargo de la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC), mediante la conducción del Índice de Precios al Consumidor (IPC), que tiene como base el mes de diciembre de 1978. El diseño se fundamentó en los resultados de la encuesta de presupuestos familiares, realizada entre agosto de 1976 y julio de 1977, ejecutada por la Unidad de Investigaciones Muestrales del Ministerio de Planificación.

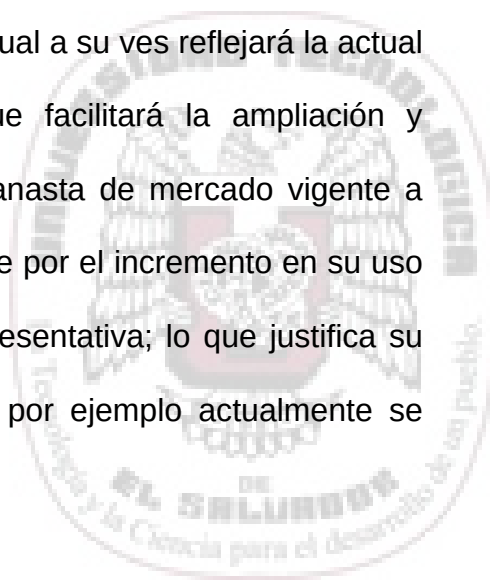
El índice oficial tiene una cobertura geográfica para su recolección de precios que lo hace representativo de toda el área urbana del país. La población de referencia para la muestra de bienes y servicios que conforman la canasta de mercado, se define como las familias con ingresos desde el 2° hasta el 7° decil, ambos límites incluidos de la distribución poblacional del ingreso per cápita mensual del año base de la investigación, 1977.



El número total de bienes y servicios registrados en el consumo de la familia salvadoreña por la encuesta de presupuestos familiares 1976 – 1977, fue de 1300 aproximadamente, con los que se conformó el directorio para selección de los rubros de la canasta de mercado, a los que se les investiga el precio mensualmente; el tamaño global de la muestra es de solamente 158 artículos que fueron los más significativos en la estructura del gasto de la encuesta antes mencionada y distribuidos en 4 grandes grupos: alimentos (56), vestuario y servicios relacionados (30), vivienda (35) y misceláneos (36).

La muestra final de establecimientos, donde se investigan sucesivamente los precios quedó diseñada con un total de 365 lugares distribuidos en el área metropolitana incluyendo Santa Tecla, Santa Ana y San Miguel. **(Nota 5)**

La creación de la nueva encuesta nacional, permitirá actualizar la canasta de mercado del Índice de Precios al Consumidor, la cual a su vez reflejará la actual tendencia de consumo de la población; lo que facilitará la ampliación y modificación de los grupos y subgrupos de la canasta de mercado vigente a través de la incorporación de nuevos artículos, que por el incremento en su uso se convierten en productos de ponderación representativa; lo que justifica su inclusión en la nueva canasta de mercado; así por ejemplo actualmente se



tienen artículos como el teléfono celular, cable televisivo, tarjetas de crédito, etc. los cuales son adquiridos por la población con mayor facilidad. Lo anterior dará lugar a estandarizar la información obtenida para futuras comparaciones con una gama mucho mas amplia de productos.

4. Construcción de la Canasta del Indice de Precios al Consumidor.

La nueva encuesta nacional deberá tomar en cuenta las catorce cabeceras departamentales de El Salvador; ya que en la actualidad solo se consideran cuatro de ellas, lo que ampliaría una mayor ponderación de los bienes y servicios consumidos por la población.

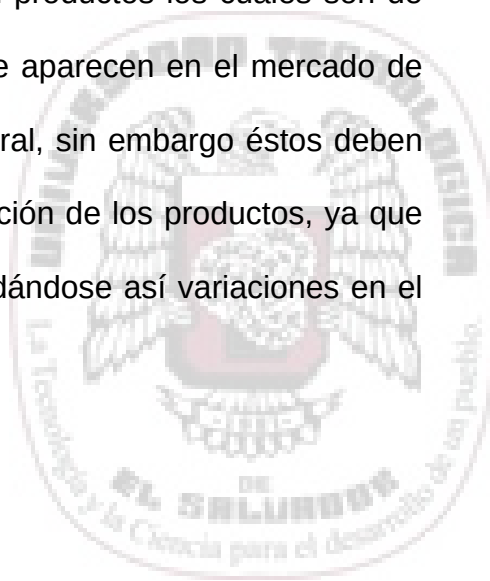
Además es importante considerar las fechas de pago en el sector público y privado, así como la regularidad con que determinado sector de la población recibe remesas familiares; ya que lo mencionado anteriormente determina la capacidad de compra de la población.



5. Criterios de Selección de productos para la canasta del Índice de Precios al Consumidor.

Es necesario establecer criterios definidos que permitan desarrollar una selección mucho mas amplia de los productos que integren la nueva canasta del Índice de Precios al Consumidor. Dichos criterios pueden ser:

- Considerar la combinación de aquellos productos de mayor representatividad de la canasta familiar; ya que ello ayudará a la elaboración del IPC mensual.
- Que la participación de cada producto sea igual o mayor a un 0.01% del gasto total de los hogares encuestados, facilitando lo anterior, una mayor participación de productos consumidos por la población. Lo anterior trae como resultado la corrección a la metodología actual, ya que ésta deja muchos productos altamente consumibles por la población fuera de la canasta de mercado.
- Es necesario considerar que existen productos los cuales son de naturaleza estacionaria; es decir que aparecen en el mercado de bienes y servicios de manera temporal, sin embargo éstos deben ser incluidos como parte de la selección de los productos, ya que generan variaciones en los precios dándose así variaciones en el gasto e ingreso familiar.



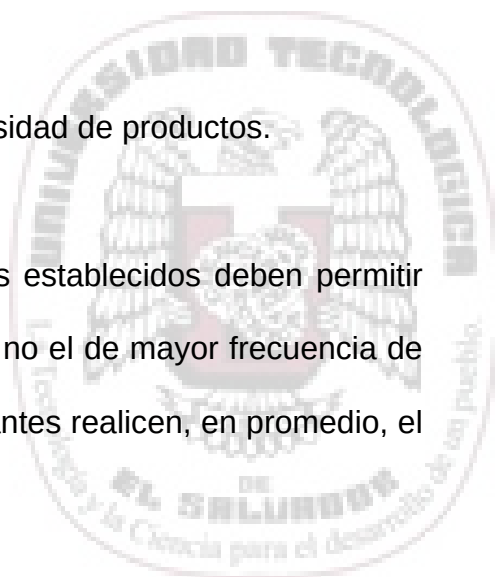
6. Selección de lugares para toma de precios.

En la actualidad el tamaño muestral de establecimiento para la toma de precios está integrado por mil cien negocios determinados por la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC), de los cuales algunos no son representativos y en otros casos ya no existen, agregado a esto se puede mencionar que algunos lugares son de difícil acceso y no identificables, también se dan situaciones en que una sola persona es propietaria de dos o tres establecimientos, lo cual genera una manipulación de precios a baja escala en el radio de operaciones.

Por lo anterior es necesario ampliar razonablemente el nuevo tamaño muestral para la selección de lugares de toma de precios incluya los siguientes aspectos:

- Designar establecimientos fijos y permanentes.
- Que el establecimiento posea una abundante clientela y de fácil acceso e identificación.
- Que el establecimiento ofrezca diversidad de productos.

Además es importante mencionar que los lugares establecidos deben permitir una mayor proporción del gasto de la población y no el de mayor frecuencia de compra, esto depende de que los hogares informantes realicen, en promedio, el

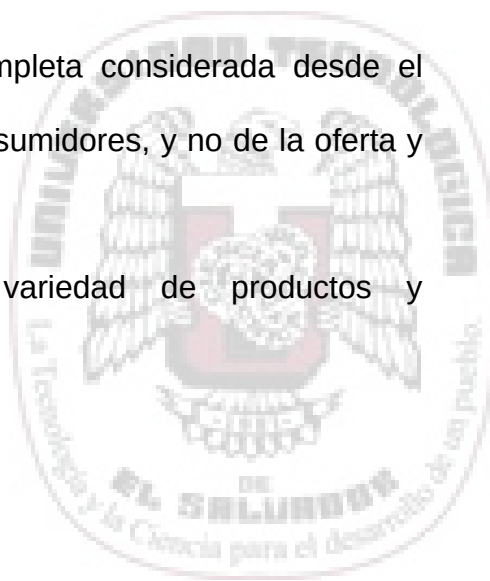


mayor gasto de ese producto en ese tipo de establecimiento y no de cuantas veces vayan a un lugar a adquirir bienes y servicios, lo anterior podrá lograrse con la creación de un directorio de establecimientos y de una encuesta de puntos de compra, que facilite la determinación de una muestra de establecimientos que sirva como fuente de información para la toma de precios.

7. Ventajas del nuevo Índice de Precios al Consumidor.

Por los cambios sugeridos anteriormente la calidad del Índice de Precios al Consumidor se verá mejorado, por ello es necesario considerar las siguientes ventajas:

- El Índice de Precios al Consumidor, representará mejor el gasto de los hogares.
- Tendrá una estructura más actualizada y exacta del patrón de gastos de hogares.
- Creación de una canasta más completa considerada desde el punto de vista de los usuarios y consumidores, y no de la oferta y demanda.
- Habrá un mayor número de variedad de productos y establecimientos.



- Permitirá visualizar el consumo de los productos estacionarios o temporales (frutas y verduras).
- Facilitará la recopilación oportuna de los cambios en los hábitos de compra de los hogares salvadoreños.

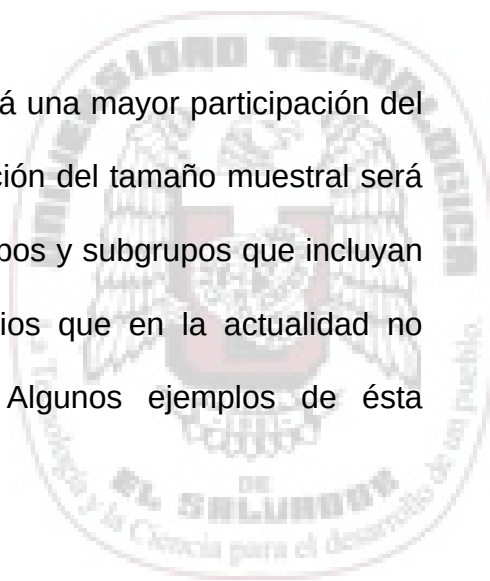
8. Nueva Canasta de Bienes.

Para la conformación de la nueva canasta de bienes se deberán considerar los aspectos siguientes:

a. Ponderaciones del Indice de Precios al Consumidor.

Para una mayor comprensión en la nueva canasta de bienes, es necesario tomar en cuenta las siguientes ponderaciones:

- La nueva canasta de bienes permitirá una mayor participación del gasto familiar, ya que con la ampliación del tamaño muestral será necesario la creación de nuevos grupos y subgrupos que incluyan mayor cantidad de bienes y servicios que en la actualidad no forman parte de dicha canasta. Algunos ejemplos de ésta



diversificación en el consumo podrían ser los siguientes: teléfono celular, discos compactos, juegos electrónicos, t.v. cable, lentes de contacto, otros.

- Es importante considerar la capacidad de generación de ingresos de la familia salvadoreña y como estos ingresos son utilizados en la satisfacción de sus necesidades a través de la adquisición de bienes y servicios.
- En la ultima década el ingreso real de la familia salvadoreña se ha visto reducido por los procesos inflacionarios ya que los salarios no se aumentan en proporción al incremento del valor de los bienes y servicios, disminuyendo la capacidad de satisfacción de necesidades, es decir que aunque en la actualidad los salarios son mayores pero también el precio de los bienes y servicios ha aumentado desmedidamente, lo que limita considerablemente la capacidad de gasto. También es importante mencionar que los adelantos tecnológicos han incrementado la oferta de bienes y servicios lo cual ha modificado considerablemente los patrones de consumo de los hogares salvadoreños.

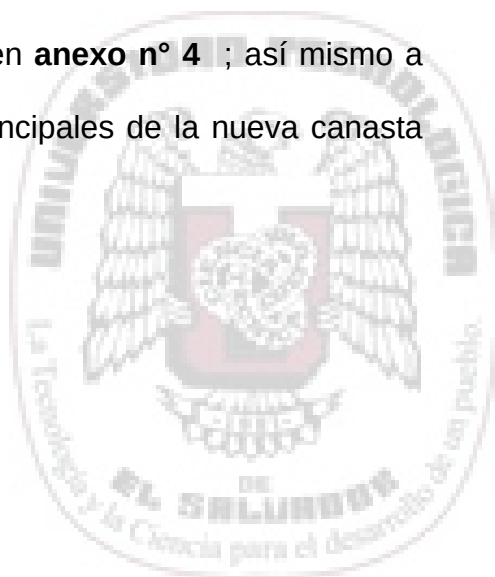


b. Estructura de la Canasta.

La estructura de la canasta de mercado actual necesariamente tendrá que ser ampliada; ya que su composición se encuentra muy limitada al compararse con los bienes y servicios consumidos por la población.

Desde el punto de vista de su estructura, la canasta del Índice de Precios al Consumidor podría estar constituida por seis grupos, los cuales se detallan a continuación:

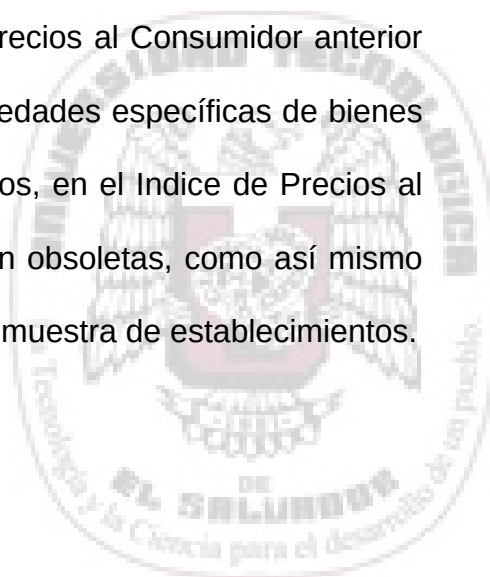
Por ejemplo, el grupo alimentos reúne a 13 subgrupos, vivienda 7 subgrupos, vestuario 10 subgrupos, salud 2 subgrupos, educación 2 subgrupos y Transporte y Otros 3; conformando un total de 37 subgrupos; es importante hacer mención que cada subgrupo estaría conformado por 77 artículos y estos a su vez por 381 productos, los cuales se pueden visualizar mas detalladamente en la canasta de mercado dada en **anexo n° 4** ; así mismo a continuación se presenta el cuadro de grupos principales de la nueva canasta de mercado.



PROPUESTA DE SEIS METODOLOGIAS REVISADAS			
GRUPO	N° SUBGRUPO	N° ARTICULOS	N° PRODUCTOS
CANASTA ALIMENTICIA	13	23	100
VIVIENDA Y EQUIPAMIENTO	7	9	50
VESTUARIO	10	24	87
SALUD	2	6	52
EDUCACIÓN	2	8	54
TRANSPORTE Y OTROS	3	7	38
TOTALES	37	77	381

9. Programa Permanente de Actualización.

La nueva propuesta para el nuevo Índice de Precios al Consumidor, se ha realizado sobre la base de suponer procesos de actualización permanente y estables para los próximos años y requiere de la mantención de un sistema y de un equipo de apoyo técnico, actualizaciones metodológicas y encuestas. Parte de las limitaciones que presentaba el Índice de Precios al Consumidor anterior se relacionan con la imposibilidad de sustituir variedades específicas de bienes o servicios que se mantenían a lo largo de 10 años, en el Índice de Precios al Consumidor aún cuando en el mercado estuvieran obsoletas, como así mismo en problemas planteados por el añejamiento de la muestra de establecimientos.



Para lograr una permanente actualización de del Índice de Precios al Consumidor, es necesario que exista un programa con los aspectos siguientes:

a. Estudios de Mercados Anuales

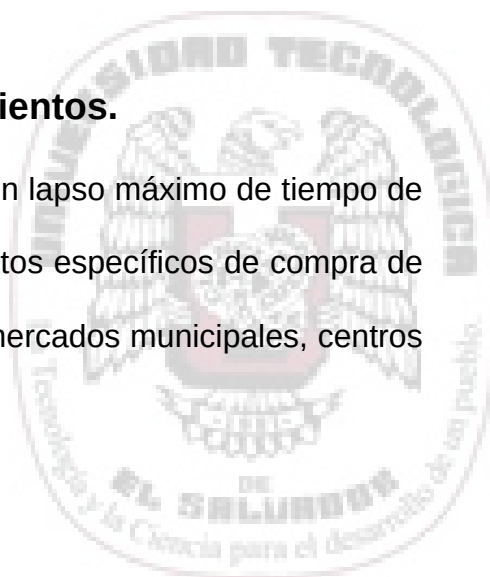
Ejecutar estudios de mercado por períodos anuales, con el objeto de actualizar las ponderaciones de los productos, ya que ello permitiría realizar cambios oportunos de las especificaciones en variedad de productos.

b. Encuesta de Presupuesto Familiar.

Realizar encuestas de presupuestos familiares, con el fin de lograr cambios reales en las ponderaciones de los artículos del nuevo Índice de Precios al Consumidor, considerando familias reducidas.

c. Muestreo de Establecimientos.

Implementar muestreos de establecimientos con un lapso máximo de tiempo de hasta dos años, identificando con claridad los puntos específicos de compra de la población (estos pueden ser supermercados, mercados municipales, centros comerciales, etc.).



d. Ajustes de Calidad.

Obtener ajustes de calidad adecuados sobre el Índice de Precios al Consumidor bajo los siguientes parámetros:

1) Definición de Criterios.

Definición de criterios para realizar ajustes de calidad en terreno: básicamente se pretende conocer a los consumidores, en relación a sus preferencias dependiendo de su hábitat.

2) Tratamiento de Cambios.

Tratamiento de cambios en unidad de medida en base a marca o mejoramiento tecnológico simple: se refiere a la inducción que hacen los diferentes mercados sobre el consumidor, generalmente por medio de publicidad en la cual desarrollan una conducta definida de consumismo en la población en relación a determinadas marcas, calidades y se caracterizan dichos productos por no tener cambios significativos tecnológicamente.



3) Ajustes Metodológicos.

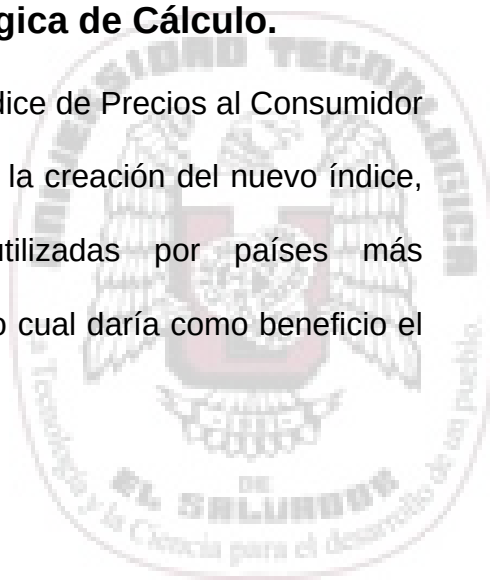
Desarrollar ajustes metodológicos en términos de calidad: se define todo aquello que experimenta cambios tecnológicos constantes, ejemplo de ello es la computadora, telefonía celular, etc.

e. Planes de Contingencias.

Poseer planes de contingencia en relación a tratamiento posible de precios en casos de crisis económicas, climáticos y otros: en El Salvador como en cualquier parte del mundo no se está excluido de llegar a experimentar crisis económicas por factores internos o externos tales como alza desproporcionada en el precio del petróleo, fenómenos naturales, políticas económicas deficientes, etc.

f. Armonización Metodológica de Cálculo.

Armonización de la metodología del cálculo del Índice de Precios al Consumidor en el ámbito regional: dependerá básicamente de la creación del nuevo índice, tomando de referencia las metodologías utilizadas por países más desarrollados en la composición de sus índices; lo cual daría como beneficio el



poder tener parámetros de comparación entre diferentes países y a nivel regional.



NOTAS DE REFERENCIA

CAPITULO I

AUTOR	LIBRO	OTRAS ESPECIF.	NOTA
Ramírez, Roberto Bonilla, José	Trabajo de Graduación sobre Propuesta Política económica para el transporte 658/b715p	Universidad Tecnológica de El Salvador, Facultad de Ciencias Sociales.	(1)
Samuelson Nordhaus	Economía(16 °.Edición)	Capitulo 30	(2)
Samuelson Nordhaus	Economía (16ª. Edición)	Capítulos 2,20,21 y 30	(3)
Jack Carr	La Ilusión de los Cont. De Salarios y Precios	Capítulos 1 y 2	(4)
www.Hist.Transp.Com	Historia y Evolución del Transporte.	Vía Internet	(5)
Eric Roll	Doctrinas Económicas	Unidad 2 Pag.54	(6)
Eric Roll	Doctrinas Económicas	Unidad 2.1 Pag.55	(7)
Eric Roll	Doctrinas Económicas	Unidad 2.2 Pag.57	(8)
Eric Roll	Doctrinas Económicas	Unidad 2.3 Pag.58	(9)
Eric Roll	Doctrinas Económicas	Unidad 2.4 Pag.59	(10)
Samuelson Nordhaus	Economía (10a. Edición)	Capítulos 1,2,20 y 30	(11)
Ministerio de Economía	Boletines Informativos	Del 05 de Enero al 05 de Sept. Del 2001	(12)
Dr. Roberto Rubio Director Ej. FUNDE	Análisis Económicos en varias áreas(Boletín 11)	Agosto y septiembre del 2001	(13)
www.Hist.trans.com	Historia y Evolución del Transporte		(14)
Ramírez, Roberto Bonilla, José	Trabajo de Graduación sobre Propuesta Política económica para el transporte 658/b715p	Universidad Tecnológica de El Salvador, Facultad de Ciencias Sociales.	(15)



Asamblea Legislativa	Constitución Política de la República de El Salvador	Artículo No.114	(16)
Asamblea Legislativa	Ley Orgánica del BCR	Artículo No.3	(17)
Asamblea Legislativa	Ley de Integración Monetaria	Generalidades	(18)
Asamblea Legislativa	Ley IVA		(19)
Asamblea Legislativa	Ley de Impuesto sobre la Renta		(20)
Asamblea Legislativa	Ley de Transporte T. Tránsito y Seg. Vial	Art. 12,28,29,34,43,47 y 111	(21)
Asamblea Legislativa	Reglamento Gral. De Tránsito	Art. 2,23,34 y 38	(22)
Asamblea Legislativa	Ley sobre Proced. Especiales sobre Accidente de Tránsito	Artículo No.1	(23)
Asamblea Legislativa	Ley de INSAFOCOOP	Generalidades	(24)
Asamblea Legislativa	Ley General de Asoc. Y Cooperativas.	Artículos 7,12,70 y 71	(25)
Asamblea Legislativa	Reglamento de Ley Gral. de Asoc. Cooperativas	Artículos 106 al 109	(26)
Asamblea Legislativa	Ley del Fondo de Conservación Vial.	Decreto legislativo n° 208 del 30-11-2000	(27)



CAPITULO II

AUTOR	LIBRO	OTRAS ESPECIF.	NOTA
Lic. Ricardo Yúdice	Comentario del Sr. Vice Ministro de Transporte.	Periódico del día 24 de Agosto de 2001.	(1)
Sampieri H. Roberto	Metodología de la Investigación	Capitulo 4.2 Definición del tipo de Investigación	(2)
Sampieri H. Roberto	Metodología de la Investigación	Capitulo 7 Diseños no experimentales de Investigación	(3)



CAPITULO III

AUTOR	LIBRO	OTRAS ESPECIF.	NOTA
Dirección Gral. De Estadísticas y Censos.	Revista Mensual Informativa del IPC.	Revista DIGESTYC.	(1)
Centro de Opinión Pública Salvadoreña.	Folletería de Información del IPC.	CIOPS, Universidad Tecnológica.	(2)
Samuelson Nordhaus	Economía (10a. Edición)	Capítulos 21, Pagina nº 398.	(3)
Banco Central de Reserva de El Salvador.	Revista Económica Trimestral oct.-dic. 2001.	Capitulo IV numeral 7 Pag. 70.	(4)
Centro Investigación Tecnológica.	de Propuesta de Nueva Canasta de Mercado.	Capitulo II, Literal A; Pag. 12.	(5)



BIBLIOGRAFÍA

Asamblea Legislativa, Constitución de la República de El Salvador de 1983 y sus reformas de 1991 y 1992, art. 114.

Asamblea Legislativa, Ley Orgánica del Banco Central de Reserva, El Salvador, art. 3.

Asamblea Legislativa, Ley de Integración Monetaria, El Salvador, art. 15.

Asamblea Legislativa, Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios, art. 6.

Asamblea Legislativa, ley de Impuesto Sobre la Renta, El Salvador, art. 1.

Asamblea Legislativa, Ley de Transporte Terrestre, El Salvador, art. 1.

Asamblea Legislativa, Reglamento General de Transito, El Salvador, art. 2.



Asamblea Legislativa, Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Transito, El Salvador, art. 1.

Asamblea Legislativa, Ley General de Asociaciones Cooperativas, El Salvador, art. 7.

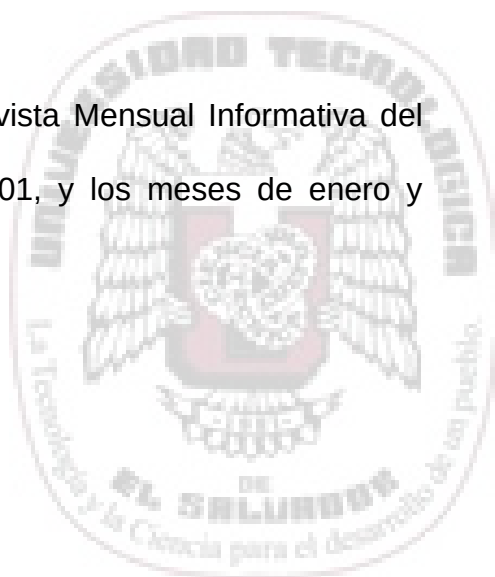
Asamblea Legislativa, Ley del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo, El Salvador, art. 1.

Asamblea Legislativa, Ley del Fondo de Conservación Vial, El Salvador, art. 26.

Banco Central de Reserva, Revista Trimestral (octubre – diciembre 2001), El Salvador, pag. 70.

Centro de Investigación Tecnológica, Propuesta de la Nueva Canasta de Mercado, El Salvador, pags. 12, 13.

Dirección General de Estadísticas y Censos, Revista Mensual Informativa del IPC, correspondiente a los años de 1997 al 2001, y los meses de enero y febrero del 2002, anexo n° 3.



HERNANDEZ Sampieri, Roberto, Metodología de la Investigación, México 4° Edición, 1997, pags. 187 / 201.

HIRSCH Fred y GOLDBORPE John, La Economía Política de la Inflación, México 3° Edición, 1984, pags. 25 y 26 .

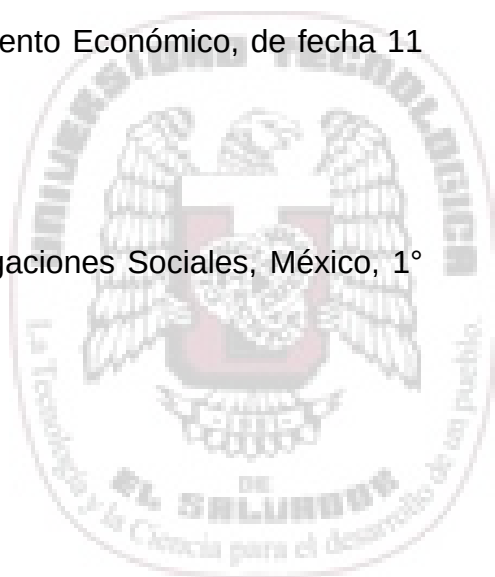
JACK Carr, La Ilusión de Controles de Salarios y Precios, Capítulo I y II, pags. 6, 9, 20 y 21.

MONTOYA Aquiles, Teorías Económicas, El Salvador, 4° Edición, 2001, pag. 35 / 39.

Ministerio de Economía, Boletín Económico Informativo correspondiente a los períodos del 05 de enero al 05 de septiembre de 2001, El Salvador, pags. 3, 5, 7.

Periódico Nacional (La Prensa Grafica), Suplemento Económico, de fecha 11 de septiembre de 2001, pags. 18 y 19.

ROJAS Soriano, Raúl, Guía para realizar Investigaciones Sociales, México, 1° Edición, 1997, pags. 56 / 60.



RAMÍREZ Roberto, Bonilla José, Política Económica para el Transporte, Trabajo de Graduación, pag. 75 / 76.

ROLL Eric, Doctrinas Económicas, Capítulo II. Estados Unidos, 4° Edición, 1999, Pags. 53 / 59.

RUBIO Roberto, Análisis sobre Problemas Económicos en El Salvador, Períodos de agosto a septiembre de 2001, Revista Económica de la Fundación de Estudios Económicos (FUNDE), pags. 2 / 6.

SAMUELSON A. Paúl y NORDHAUS William, Economía, España 16° Edición, 1999, pags. 32, 377, 407, 586.

SÁNCHEZ Ramiro, Enciclopedia Encarta, España 2° Edición, 2000.

WWW. Hist. Trans. Com, Historia y Evolución del Transporte, España, 1° Edición, 2001.



ANEXOS

