



UNIVERSIDAD DE SAN ANDRÉS

Escuela de Posgrado

Trabajo de titulación previo a la obtención de

MAESTRÍA EN PERIODISMO

Shirley América Cabrera Almeida

Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil Metrovía:

“Los Consorcios Metroquil y Metrobastión esconden sus ganancias”

Tutor: Christian Zurita Ron

NOVIEMBRE/2016

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL.....	2
ÍNDICE DE TABLAS	4
ÍNDICE DE GRÁFICOS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	7
PRIMERA PARTE	8
I. Caracterización de los involucrados.....	9
I.1. Fundación Municipal Transporte Urbano de Guayaquil – Metrovía.....	10
I.1.1. Antecedentes.....	10
I.1.2. Definición	12
I.1.3. Filosofía Institucional.....	12
I.1.4. Políticas de la Dirección.....	13
I.1.5. Políticas de Calidad.....	14
I.2. Sistema Integrado de Transporte Metrovía	15
I.3. Conceptualizaciones Básicas	17
I.4. El Metrovía de Guayaquil vs. Sistemas BRT de Latinoamérica	18
II. La Concesión	21
II.1. Consorcio Metroquil.....	21
II.2. Consorcio Metrobastión.....	23
II.3. Sistemas de Recaudación	24
III. Análisis Económico.....	26

III.1. Análisis económico de la Fundación Municipal Transporte Urbano de Guayaquil - “Metrovía”	27
III.1.1. Análisis de muestra con ventas reales al 2014	34
III.2. Análisis situacional del Consorcio Metroquil	36
III.3 Análisis situacional del Consorcio Metrobastión.....	41
IV. Las diferencias encontradas	43
V. Análisis de los indicadores de calidad.....	47
VI. Guayaquil y Metrovía.....	51
SEGUNDA PARTE.....	¡Error! Marcador no definido.
I. La investigación periodística	57
II. Los objetivos.....	59
III. Las fuentes	60
IV. Hipótesis	62
V. Conclusiones.....	63
Bibliografía.....	65

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla No. 1. Índices financieros	27
Tabla No. 2. Gastos e ingresos (2011-2014)	28
Tabla No. 3. Cálculo del índice de endeudamiento a corto plazo (2011-2014)	29
Tabla No. 4. Cálculo del índice de capital de trabajo (2011-2014)	30
Tabla No. 5. Cálculo del índice de liquidez corriente (2011-2014).....	31
Tabla No. 6. Cálculo de rentabilidad (ROE) (2011-2014)	33
Tabla No. 7. Datos de la muestra del mes de enero del 2014.....	36
Tabla No. 8. Ingresos reportados en estado de pérdidas y ganancias 2014	36
Tabla No. 9. Presupuesto de Metrovía (2011-2014).....	44
Tabla No. 10. Valor recaudado en multas (2011-2014).....	44

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico No. 1. Valores Institucionales	13
Gráfico No. 2. Índice de endeudamiento a corto plazo (2011-2014).....	30
Gráfico No. 3. Índice de capital de trabajo en USD (2011-2014)	31
Gráfico No. 4. Índice de liquidez corriente (2011-2014).....	32
Gráfico No. 5. Valores de las ventas en Metrovía en USD (2011-2014).....	34
Gráfico No. 6. Pasajeros transportados por Metroquil (2006-2014)	38
Gráfico No. 7. Valores recaudados por Metroquil en USD (2006-2014)	39
Gráfico No. 8. Multas pagadas por Metroquil en USD (2006-2013)	40
Gráfico No. 9. Pasajeros transportados por Metrobastión (2008-2014)	41
Gráfico No. 10. Valores recaudados por Consorcio Metrobastión en USD (2008-2014)	42
Gráfico No. 11. Multas impuestas al Consorcio de Metrobastión en USD (2006-2013)	43
Gráfico No. 12. Comparación entre Gastos y presupuesto disponible en USD (2011- 2014)	45
Gráfico No. 13. Relación entre valor recaudado y gastos de Mantenimiento e infraestructura en Metroquil en USD (2011-2014)	46
Gráfico No. 14. Relación entre valor recaudado y gastos de mantenimiento e infraestructura en Metrobastión en USD (2011-2014)	46
Gráfico No. 15. Comportamiento de la disponibilidad de flota (2011-2014)	47

Gráfico No. 16. Comportamiento de cumplimiento en el mantenimiento de unidades
(2011-2014) 48



Universidad de
San Andrés

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura No. 1. Usuarios al abordar al Ómnibus (a).....	53
Figura No. 2. Usuarios al abordar al Ómnibus (b).....	54
Figura No. 3. Usuarios en el interior del Ómnibus	54
Figura No. 4. Parada del Metrovía.....	55



Universidad de
San Andrés



Universidad de
SanAndrés

La presente investigación se enmarcó en el análisis del Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo Metrovía, de Guayaquil, Ecuador, y de las condiciones de irregularidad que hasta el 2014 se presentaron en el manejo de los fondos que se recaudaron en los consorcios Metroquil y Metrobastión. Se consideró que, cuando este tipo de servicio fue presentado, tuvo como objetivo aportar a la ciudad y a su población beneficios tales como “la mejora de accesibilidad e integración territorial, ahorro de tiempo, modernización del transporte público, racionalización de los recursos, descongestionamiento vehicular, generación de beneficios medioambientales y oportunidades urbanas como calidad, desarrollo socioeconómico y bienestar”¹. Por todo ello se creyó importante contar con un adecuado y eficiente sistema de transporte masivo, que permitiera satisfacer las necesidades y expectativas de los usuarios.

La selección de este estudio se basó en el deterioro de los índices económicos financieros que, entre los años 2011 y 2014, presentó Metrovía y su bajo nivel de desempeño, a pesar de que hasta ese momento se consideraba el medio de transporte más usado por los ciudadanos; más aún si se toma en cuenta que, en el periodo que se desarrolló este estudio, se evidenció el descontento de los usuarios por la falta de mantenimiento de los autobuses que lo conforman y el deterioro de las paradas y terminales.

A partir de ello, la investigación tuvo como objetivo general evaluar el Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil Metrovía, según el análisis económico en los consorcios Metroquil y Metrobastión y la Fundación Municipal de Transporte Urbano de Guayaquil – Metrovía.

¹FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL. Definiciones básicas. Guayaquil. Municipio de Guayaquil. 2014

I. Caracterización de los involucrados

I.1. Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía

I.1.1. Antecedentes

La creación de esta fundación nació por la necesidad que existía en Guayaquil de contar con un servicio de transporte masivo que cubriera las demandas de la ciudad y los ciudadanos, al tomar en cuenta los resultados de estudios realizados por la municipalidad a inicios del 2002, los cuales señalaban que, “para el año 2006, el crecimiento del parque automotor de esta localidad llegaría a los 300.000 vehículos y que, de igual manera, si el concepto de transporte público no cambiaba, este colapsaría irremediablemente. Esto causaría un perjuicio a los habitantes por la demora en la transportación desde y hacia sus lugares de trabajo, con las consecuentes secuelas dentro de la economía de la urbe”². Además, de parte de los usuarios se presentaban constantes quejas respecto al servicio existente, por el exceso de pasajeros, la falta de unidades, la condición precaria de los vehículos, los asaltos y el maltrato³.

Debido a estos hechos, como iniciativa del alcalde Jaime Nebot, con el apoyo de la Dirección Municipal de Transporte y del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se desarrolló el Plan de Transporte de Guayaquil. Su meta era mejorar ese sistema obsoleto de transportación pública cuyo fin era “la implementación de un nuevo y moderno sistema integrado de transportación masiva, concebido para beneficiar a la inmensa mayoría de ciudadanos con un servicio moderno, eficiente, ordenado, cómodo y, sobre todo, seguro”⁴.

² HOYOS, Melvin; AVILÉS, Efrén. Historia de Guayaquil, Municipalidad de Guayaquil, p. 143.

³ EL UNIVERSO. Diez pasajeros heridos al estrellarse dos buses, 2004.

⁴ HOYOS, Melvin; AVILÉS, Efrén. Historia de Guayaquil, Municipalidad de Guayaquil, p. 143.

Estas aspiraciones todavía no se cumplen. Así lo refirió la agencia Andes en un estudio periodístico realizado a los seis años de su funcionamiento, en el cual se señaló que, “una vez que se abren las puertas, todos los usuarios corren, se empujan y se agolpan para subir al carro [...] el martirio sigue cuando arriba a la estación de transferencia en la Biblioteca, en el centro de la ciudad. Allí se concentra gran cantidad de gente que aspira a llegar al noroeste y María José (usuaria del servicio) debe nuevamente luchar para conseguir otro ‘lugarcito’ para proseguir con su viaje”⁵. Esa nota de prensa indicó las dificultades que pasan los miles de pasajeros de este sistema de transporte.

El sistema Metrovía otorga beneficios económicos a sus usuarios, quienes han pagado desde el primer día que inició su servicio⁶ \$0.25, pueden cambiarse de un bus alimentador a uno de la troncal sin tener que cancelar un nuevo pasaje, en el caso de las personas de la tercera edad, discapacitados y estudiantes cancelan \$0.12⁷. Pese a esto, las quejas por el mal servicio no faltan⁸. Una de ellas se refirió al exceso de pasajeros, en especial si se toma en cuenta que en Guayaquil, de acuerdo a los datos del último censo de población y vivienda (2010), existen 2,350,915 habitantes⁹, de los cuales 142,342 lo utilizan cada día¹⁰, es decir que tiene la afluencia de un 6% de los guayaquileños.

⁵ AGENCIA ANDES. Guayaquil: El diario calvario de viajar en la Metrovía. 24-06-2012.

⁶ Considerándose que hasta finales del año 2014 el valor de pasajes no sufrió modificaciones.

⁷ HOYOS, Melvin; AVILÉS, Efrén. Historia de Guayaquil, Municipalidad de Guayaquil, p. 143.

⁸ AGENCIA ANDES. Guayaquil: El diario calvario de viajar en la Metrovía. 24-06-2012.

⁹ INEC. Censo de población y vivienda. 2010.

¹⁰ VON BUCHWALD, Federico. Presidente de Metrovía. Entrevista. 2013

I.1.2. Definición

La Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía es reconocida como:

Una persona jurídica de derecho privado sin fines de lucro, con el objeto de impulsar, de forma continua, así como administrar y regular en forma coordinada, el Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil - Metrovía, conformado por las rutas, terminales, paradas, infraestructura y equipos incorporados al referido sistema¹¹.

I.1.3. Filosofía institucional

De acuerdo al Plan Operativo Anual del Sistema Metrovía¹², su filosofía institucional contempla:

Misión: “Controlar y regularizar el Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil mediante la búsqueda de eficiencia y calidad de servicio”.

Visión: “Ser una opción ágil, segura y confiable con permanente renovación de servicios, orientados a satisfacer las necesidades de la población”.

¹¹ FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL. Definiciones básicas. Guayaquil. Municipio de Guayaquil. 2014

¹² PLAN OPERATIVO ANUAL – SISTEMA METROVÍA. Guayaquil. 2014

Valores institucionales: Los valores que identifican al sistema de buses Metrovía son:

- Servicio
- Calidez
- Seguridad
- Responsabilidad Social
- Orden

Gráfico No. 1. Valores institucionales



Fuente: Plan Operativo Anual-Sistema Metrovía (2014)

I.1.4. Políticas de la dirección¹³

Las políticas de la dirección del sistema Metrovía, según consta en su Plan Operativo Anual, son las siguientes:

- Planificar y regular el crecimiento del transporte masivo urbano de Guayaquil.
- Mantener planes de comunicación permanente a los usuarios y ciudadanía.
- Velar por el cumplimiento de los servicios concesionados.

¹³ PLAN OPERATIVO ANUAL – SISTEMA METROVÍA. Guayaquil. 2014

Objetivos estratégicos¹⁴:

Los objetivos se desarrollan como punto de partida para la gestión del sistema Metrovía, contemplando los siguientes aspectos:

- Mejorar el nivel de servicio del transporte masivo urbano de Guayaquil mediante un sistema de transporte planificado, controlado y retroalimentado.
- Incrementar el nivel de seguridad de los usuarios con infraestructura segura y equipo de monitoreo.
- Desarrollar nuevas rutas troncales y alimentadoras para ampliar la cobertura del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil.
- Dotar a Guayaquil de un sistema de transporte acorde a las necesidades de la demanda de usuarios.
- Ser un modelo de sistema de transporte masivo urbano a replicar.
- Ejercer el control a través de un ente regulador para garantizar el óptimo funcionamiento del sistema Metrovía.

I.1.5. Políticas de calidad

“Lograr la satisfacción de los usuarios a través del control operacional del sistema de transporte Metrovía, con operadores calificados y con un equipo humano competente y comprometido con la innovación y el mejoramiento continuo”¹⁵.

¹⁴ PLAN OPERATIVO ANUAL – SISTEMA METROVÍA. Guayaquil. 2014

¹⁵ *Ibidem*

Objetivos de calidad¹⁶

En la búsqueda de alcanzar la calidad en el servicio de transporte prestado por el sistema Metrovía, se plantearon los siguientes objetivos:

- Disminuir el índice de pasajeros por kilómetro recorrido en un período de dos años.
- Controlar que al menos el 90% de las unidades de la flota del sistema de transporte Metrovía se encuentre operativo.
- Controlar que la disponibilidad del Sistema de Control de Operación -ITOR- sea al menos del 90%.
- Lograr al menos el 70% de satisfacción de los pasajeros a través de un servicio de calidad.
- Reducir el nivel de insatisfacción de los usuarios en 0.5% anual.
- Implementar al menos un Proyecto de Mejoras al año.

I.2. Sistema Integrado de Transporte Metrovía¹⁷

El Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil - Metrovía fue implementado buscando la eficiencia, ordenamiento y seguridad del transporte público de Guayaquil, ciudad que, con el inicio de operaciones de su propio sistema BRT, se colocó a la par de las más importantes capitales latinoamericanas.

¹⁶ PLAN OPERATIVO ANUAL – SISTEMA METROVÍA. Guayaquil. 2014

¹⁷ DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Sistema METROVÍA, Guayaquil, I. Municipalidad de Guayaquil, 2005, p 2

El presente estudio se centró en Guayaquil por ser la urbe con el mayor número de habitantes del Ecuador, razón primordial para contar con un sistema de transporte masivo óptimo y de calidad. Se trata de una de las ciudades más grandes de América Latina, afianzada como un importante centro de comercio con influencia en toda la región en el ámbito financiero, político y hasta cultural, factores que la convierten en una urbe que requiere servicios públicos de primer orden.

En este sentido, para analizar el sistema BRT de Guayaquil, es decir, el sistema Metrovía, se consideran sujetos de estudio Metroquil y Metrobastión, por ser los operadores de las troncales que mayor demanda tienen en la ciudad, y los que más tiempo llevan ofreciendo el servicio.

Según la Dirección Municipal de Transporte, el sistema Metrovía tiene como objetivo “la conformación de una red de líneas troncales de transporte automotor de elevada capacidad, operados en vías exclusivas y alimentados por buses convencionales integrados física, operativa y tarifariamente”. Este sistema responde a lineamientos que se establecieron en el Plan Regulador de Desarrollo Urbano, en el que se anunció la implementación de rutas troncales, las cuales entraron en vigencia a finales del 2005.

Es importante señalar que en Guayaquil, antes del 2014, operaban dos tipos de transporte colectivo: el sistema Metrovía y los buses agrupados en cooperativas privadas. Las dos alternativas no cubrían la demanda del servicio, por lo que el Municipio debió -a corto plazo- exigir a los consorcios Metroquil y Metrobastión más unidades para cubrir diferentes rutas¹⁸.

¹⁸ BRAVO, César. Transporte público en Guayaquil. Guayaquil. El Telégrafo, 2013, p 14.

I.3. Conceptualizaciones básicas¹⁹

Cupo: “Es el derecho que permite a una persona operar en una ruta de transporte público urbano de Guayaquil, incluido dentro de un permiso de operación vigente otorgado por la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE)”.

Facilitador: “Ente encargado del control del funcionamiento del sistema Metrovía; y que, por la suscripción del contrato de operación, da al adjudicado el derecho de operar en cada troncal”.

Kilómetro equivalente: “Es el total de kilómetros recorridos por unidades de diferentes características relacionados a un mismo patrón”.

Operador: “Es el adjudicatario que suscribe el respectivo contrato de operación con la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano”.

Rutas alimentadoras: “Conjunto de rutas de buses que proveen servicio a los usuarios desde y hacia las estaciones de transferencia y/o integración”.

Servicios: “Es el conjunto de buses con un recorrido definido, bajo un determinado régimen de frecuencia y tarifa, en cumplimiento con las condiciones que establecen estas bases y el contrato respectivo”.

Sistema Metrovía: “Sistema Integrado de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil”.

Troncal: “Carriles exclusivos para uso de buses de gran capacidad que cuentan con la debida autorización del sistema Metrovía”.

¹⁹ FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL. Definiciones básicas. Guayaquil. Municipio de Guayaquil. 2014

I.4. El Sistema Metrovía de Guayaquil y los sistemas BRT de Latinoamérica

Guayaquil, como la mayoría de las grandes ciudades del mundo, presenta un problema creciente de transporte urbano, producto de la congestión, dificultad de acceso al servicio por parte de los usuarios, accidentabilidad, entre otros factores. Esta situación, sin duda, motivó a sus gobernantes a implementar proyectos dirigidos a solucionar estos inconvenientes. Dentro de estos destacan obras de gran envergadura, como los metros y trenes. Los altos costos de estos medios de transportes hicieron que se optara por soluciones alternas, como el bus rápido o sistema integrado²⁰.

Esta solución, basada en el uso de buses rápidos, tuvo sus inicios en 1972 en Curitiba-Brasil, seguida por su implementación en Quito-Ecuador, en 1995, y por Bogotá-Colombia, en el 2000. En esta última ciudad se construyó el Transmilenio, un sistema de este tipo a gran escala, con una capacidad de movilización de pasajeros mucho más alta, comparada con las antes mencionadas²¹.

Este sistema, conocido mundialmente como BRT, consiste en un corredor exclusivo para buses, el cual viene acompañado de una reorganización total del esquema de la prestación de servicios que incluye la forma de pago de pasaje, la programación de los servicios, estaciones de transferencia y sitios de embarque y desembarque a lo largo del trayecto.

²⁰ PARDO, Felipe. Los cambios en los sistemas integrados del transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. CEPAL-Chile, 2009.

²¹ *Ibidem*

Tomando como base la experiencia que tuvieron estas primeras ciudades, otras urbes de la región aplicaron el modelo: Sao Paulo (2003); Ciudad de México (2005); Guayaquil (2006); Pereira (2006); Cali, Barranquilla, Cartagena, Medellín, Bucaramanga y Soacha (2008); Santiago de Chile (2007); Guatemala (2007) y Lima (2010).

Según Carlos Pardo, de la CEPAL, de todas las urbes mencionadas, Bogotá es reconocida como la ciudad en la cual el bus rápido (Transmilenio) funciona de forma eficiente, al mejorar de manera notable el transporte de los ciudadanos²²; sin embargo, esta versión contradice lo expuesto en el diario El País, de España, en el cual se manifestó que “la percepción de la mayoría de los colombianos sobre los servicios que prestan los sistemas masivos de transporte no es la mejor [...] el nivel de insatisfacción en cuanto a estos modelos de transporte es del 71%, descontento que creció en un 18% en relación con el año anterior”²³.

Este servicio presentó una situación similar a la que es objeto de estudio en la presente investigación del sistema Metrovía, de Guayaquil.

De acuerdo con lo expresado en el mismo medio informativo, “la situación económica de Transmilenio es casi un misterio, aunque el año pasado generó millonarias utilidades, el dinero no se ve reflejado en la ampliación o mejoramiento de las estaciones y calzadas. Por el contrario, son más los usuarios que se siguen quejando por los amplios tiempos de espera entre buses y la inseguridad en estaciones y vehículos”²⁴.

²² PARDO, Felipe. Los cambios en los sistemas integrados del transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. CEPAL-Chile, 2009.

²³ EL PAÍS. Estos son los problemas que padecen los sistemas de transporte masivo del país. 05-04-2013.

²⁴ *Ibidem*.

Este panorama no solo lo viven los colombianos, también se evidencia en Ciudad de México donde, según Univisión Noticias, durante un día tradicional, “el sol comienza a asomarse y decenas de personas ya caminan apuradas rumbo a la entrada del metro. La taquilla es el primer problema del día: hay una larga fila para comprar boletos. Se consumen los primeros cinco minutos. Adentro, la cosa se pone peor. Un tumulto de gente espera la llegada de la unidad, rozándose los unos a los otros. El espacio es reducido y, aunque la gente entra a la estación con afluencia, pocos son los que logran meterse a las unidades que pasan de forma continua, pero repletos. El trayecto que en un día normal toma 20 minutos, Rosario Fernández pudo hacerlo, con un poco de suerte y muchos empujones, en el doble de tiempo. Llegó tarde a su trabajo”²⁵.

Estos testimonios de diferentes ciudades en Latinoamérica muestran similitud con la realidad que viven los guayaquileños cuando usan el sistema de transporte público integrado Metrovía.

²⁵ UNIVISIÓN NOTICIAS. ¿Cómo solucionar el problema de transporte público en Ciudad de México?, tomado de: <http://www.univision.com/noticias/urbanismo/como-solucionar-el-problema-de-transporte-publico-de-ciudad-de-mexico>

I. La concesión

Se entiende por concesión “la acción de otorgar una administración a particulares o empresas con el derecho para explotar alguno de sus bienes o servicios durante un tiempo determinado”.²⁶

En el presente caso, este tipo de concesiones se efectuó con la finalidad de establecer en Guayaquil un servicio de calidad para los ciudadanos, tomando en cuenta que la administración municipal no contaba con los recursos necesarios para asumir esta gestión²⁷. De esta manera, los consorcios Metroquil y Metrobastión ganaron la primera y segunda licitación, asumiendo la responsabilidad de dotar las unidades y el personal necesario para poner en funcionamiento el proyecto; también se hicieron responsables del mantenimiento de sus buses, así como de integrar otras asociaciones privadas a las cooperativas de transporte existentes²⁸.

II.1. Consorcio Metroquil

Metroquil es una de las empresas concesionadoras del transporte de Guayaquil, tiene bajo sus operaciones el tramo Troncal Guasmo - Río Daule, es decir, sus buses son los encargados de atravesar la ciudad en sentido sur - norte; tiene a cargo los alimentadores que abastecen esta vía mediante rutas secundarias.

²⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario, 2010

²⁷ DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Sistema METROVÍA, Guayaquil, I. Municipalidad de Guayaquil, 2005, p 2.

²⁸ *Ibidem*

Está constituida por transportistas (privados), que antes laboraban en esos sectores de la ciudad, e iniciaron sus operaciones en julio del 2006, con una proyección de 12 años. Esta empresa cuenta con 40 unidades alimentadoras y 50 articuladas. La infraestructura, las paradas y la terminal del Guasmo fueron entregadas por el Municipio²⁹.

El objetivo de esta empresa es “facilitar la flota de vehículos y conductores para brindar un servicio de transporte de calidad”³⁰.

Las siete compañías que integran el sistema Metroquil invirtieron \$9,000,000.00 para comprar 40 buses articulados modelo Scania L94, importados desde Brasil³¹. El 50% de ese valor se unió a las aportaciones que hicieron alrededor de 700 choferes (dueños de los viejos colectivos que servían en la ruta que cubre Metroquil), para conformar lo que se conoce como Troncal 1. La otra mitad se financió con un préstamo bancario, en razón de que cada unidad costó \$125,000.00, lo que dio un total de \$5,000,000.00. Los restantes \$4,000,000.00 se usaron para adquirir 40 buses alimentadores (más pequeños) y así poder cubrir los gastos de revisión mecánica causados por el recorrido de 7,500.00 kilómetros que cada unidad tuvo que andar desde Brasil a Ecuador, lo que generó un deterioro inesperado en su vida útil.

²⁹ DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Sistema METROVÍA, Guayaquil, I. Municipalidad de Guayaquil, 2005, p 2.

³⁰ *Ibíd*em

³¹ AGUIRRE, Augusto. Gerente METROQUIL. Guayaquil. Julio 2013.

Para noviembre de 2012, las deudas de Metroquil se finiquitaron y, según datos entregados por el administrador del sistema de transporte, los ingresos permitieron un fluido desempeño económico³². Todo esto gracias al número de pasajeros con los que hasta ese momento contaba que, según opinión de representantes del consorcio, excedía la capacidad real del sistema, razón por la cual existía malestar entre los usuarios, ya que no se respetaba el máximo de 123 personas en pie y 37 sentados para cada unidad.³³

II.2. Consorcio Metrobastión

A este consorcio se le adjudicó la ruta Bastión Popular - Centro y las unidades que la alimentan, mantienen un recorrido de 41 kilómetros desde el centro de la ciudad hacia el norte, con el apoyo de una flota de 70 buses alimentadores y 65 articulados³⁴. Se encuentran a cargo de transportistas que trabajaban en el lugar antes de que se concesionara el servicio, quienes utilizan como centro de operaciones el Terminal de Bastión Popular, al noreste de la urbe. La concesión se dio por 12 años a partir de mayo del 2008.

En cuanto a su funcionamiento, algunos de sus miembros manifestaron inconformidades. Los representantes de las cooperativas Juan Pablo I y Corazón de Jesús, que formaban parte del consorcio, denunciaron supuestas irregularidades que no fueron subsanadas, dejando el sistema con una deuda de \$323,676.70³⁵.

³² FALQUEZ, Leopoldo. Administrador Metroquil. La deuda adquirida para comprar las unidades ya fue cancelada. Julio 2013

³³ El número permitido de pasajeros se encuentra pegado de forma visible en un letrero dentro de las unidades.

³⁴ METROVÍA. Operadores. Guayaquil. 2014

³⁵ ARIAS, Alberto. Ex socio de Metrobastión, denunció irregularidades en las compras de los buses después se retiró del consorcio.

Se indicó que, al momento de su retiro, contaban con el dinero suficiente en sus cuentas y que su salida no correspondía a la falta de recursos económicos, sino al hecho de que para ellos en la constitución del consorcio hubo “muchos amarres internos”³⁶, a lo que se sumó que les impusieron, año tras año, cifras exuberantes por concepto de multas que afectaron su economía.

El principal problema que se presentó en el consorcio está relacionado con el manejo de los fondos, debido a que las cifras que se muestran en los estados financieros anuales, al parecer, no corresponden con la realidad. Así lo refirió Alberto Arias, exsocio de Metrobastión, para quien las irregularidades existentes en el destino de los fondos recaudados son visibles.³⁷

II.3. Sistemas de recaudación

El sistema de recaudación de Metrovía cuenta con el apoyo de la empresa especializada Transvía, que mantiene un contrato de concesión por ocho años cobrando el 9.3% de la recaudación, lo que representa alrededor de \$6,635.46 al día.

Sus accionistas pertenecen a la compañía mexicana Ideas Tecnológicas, cuyo nombre comercial es BEA, y a la española Icdos. Bajo su responsabilidad se encuentra el control de frecuencia de la flota, la recaudación de los pasajes, el depósito del dinero recaudado en un servicio bancario, desde donde se realizan los pagos a los operadores y se cubren los gastos administrativos correspondientes.³⁸

³⁶ DIARIO El Universo, Expreso y Telégrafo. Miembros de ambas cooperativas denunciaron actos de corrupción. 2008.

³⁷ ARIAS, Alberto. Ex socio de Metrobastión, denunció irregularidades en las compras de los buses después se retiró del consorcio.

³⁸ DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Sistema METROVÍA, Guayaquil, I. Municipalidad de Guayaquil, 2005, p 3.

En cuanto a la recaudación, datos correspondientes al mes de enero del 2014 presentados por la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil indican que en Metroquil, con una afluencia promedio diaria de 142,342 pasajeros, de los cuales un 96.96% paga tarifa completa y el 3.04% media tarifa, se recaudan \$1,050,688.93 en 30 días, sumando los montos recabados por concepto de ambas tarifas (\$34,503.70 y \$519.26)³⁹.

A estos ingresos se suma lo generado por Metrobastión, con un promedio diario de 152,238 pasajeros, de los cuales el 96.81% paga pasaje completo (\$36,845.40) y el 3.19% medio pasaje (\$582.76), generando en ese mismo tiempo un total de \$1,122,844.80⁴⁰.

De los ingresos mensuales (\$2,173,534), por pago de sueldos se descuenta el 17.46% (\$379,499.03), destinados cancelar a los 220 conductores un salario aproximado de \$767 (según información recopilada a través de trabajos de cobertura periodística). Asimismo, se descuenta el 9.45% (\$35,862.65) correspondiente al aporte patronal al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y el 1% (\$3,794.99) de aportación de cada trabajador al comité de empresa, lo que deja como saldo \$425,792.15, cuyo 30% (\$127,737.64) se destina a gastos varios, lo que deja un saldo de \$1,602,677.37 mensuales.

A este monto se resta el consumo de combustible, cuyo costo aproximado diario corresponde a la compra de 3,466 galones por \$1.02, es decir \$3,535.32, que multiplicado por 30 días alcanza un total de \$106,059.60, lo que indica que el monto libre de gastos alcanza los \$1,496,617.77.

De este análisis se desprende que sí existe un importante recurso económico que podría ser reinvertido en el mejoramiento de las unidades, pero solo se mantiene a modo de amortización, porque, según indican los dueños de las unidades, no reciben sus utilidades durante algunos periodos.

³⁹ FUNDACIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL. Informe económico 2014. Guayaquil. Municipio de Guayaquil.2014

⁴⁰ *Ibidem*

II. Análisis económico

Tomando en cuenta que la investigadora no posee la experiencia para realizar un análisis de tipo económico financiero, con la implementación de la técnica de la entrevista personal a un experto, se buscó la asesoría de la ingeniera comercial María José Neira (ver hoja de vida en Anexo No.1), portadora de la cédula de ciudadanía 060408610-8. Con sus conocimientos en el área comercial, manejo de indicadores financieros y de gestión fue la encargada de elaborar las tablas y gráficos correspondientes al análisis económico, así como brindó su asesoría en la interpretación de los resultados.

El análisis financiero realizado durante la investigación abarcó el estudio de los ingresos y gastos presentados por la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía, según los informes financieros entregados a la Superintendencia de Compañías entre 2011 y 2014, tomando en cuenta los siguientes índices o razones financieras:

- Endeudamiento a corto plazo
- Capital de trabajo
- Liquidez corriente
- Rentabilidad (Roe)⁴¹

Cabe indicar que un principio se tomó en cuenta en el análisis que “un ambiente económico sano es la condición fundamental para estimular las inversiones en la creación de empresas. El entorno es saludable cuando existe un incentivo para la iniciativa privada y los emprendedores potenciales consideran que vale la pena correr riesgos, debido a que hay una oportunidad razonable de recuperar su inversión con utilidades”⁴².

⁴¹ FUNDACIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL. Informe económico 2014. Guayaquil. Municipio de Guayaquil.2014

⁴² AMARU, A. Administración para emprendedores. Fundamentos para la creación y gestión de nuevos negocios. Pearson Educación-México, 2008, p 43. ISBN 978-970-26-1130-1

III.1. Análisis económico de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil - Metrovía

Para dar cumplimiento al objetivo general de esta investigación se realizó un análisis económico general de los indicadores financieros de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía, figura jurídica que tiene a su cargo el impulso, administración y regulación del Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil - Metrovía.

Para el estudio se tomaron en cuenta los índices financieros que a continuación se detallan, los cuales permitieron hacer una valoración de la evolución económica de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía.

Tabla No. 1. Índices financieros

Índice financiero	Forma de cálculo
Endeudamiento a corto plazo	$\frac{\text{Pasivo circulante}}{\text{Patrimonio Neto}}$
Capital de trabajo	$\text{Activo circulante} - \text{Pasivo circulante}$
Liquidez corriente	$\frac{\text{Activo circulante}}{\text{Pasivo circulante}}$
Rentabilidad (Roe)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$

Asimismo, se evaluaron los datos relacionados con los ingresos y egresos de los consorcios Metroquil y Metrobastión durante los años 2011, 2012, 2013 y 2014 (ver tabla 2), considerando que durante ese tiempo el pasaje general se mantuvo en \$0,25 y en \$0,12 para personas discapacitadas, menores de edad y estudiantes.

En este sentido, es importante tomar en cuenta que durante el periodo de cuatro años escogido para analizar los indicadores financieros del sistema Metrovía, la tasa de inflación acumulada del Ecuador registró una tendencia al alza: en el año 2011 se ubicó en 1.58%; en 2012 alcanzó un 2.26%, en el año 2013 bajó de nuevo para ubicarse en 1.13%, mientras que en 2014 alcanzó un 1.53%⁴³. A pesar de esta variación en el índice inflacionario, los precios del pasaje del sistema Metrovía se mantuvieron.

Tabla No. 2. Gastos e ingresos (2011-2014)

AÑOS	2011	2012	2013	2014
Gastos en \$	9,874,336.33	11,584,140.48	9,322,095.89	13,891,736.10
Ingresos en \$	9,588,734.25	10,251,999.48	11,378,812.70	12,354,225.40
Saldo (ingresos – egresos) en \$	-285,602.08	-1,332,141.00	2,056,716.81	-1,537,510.70

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías

De acuerdo con los datos presentados en la tabla No. 2., el único año que hubo un saldo positivo fue 2013. No obstante, entre 2011 y 2014 los ingresos se incrementaron en un 29%.

El análisis económico realizado partió de los siguientes indicadores financieros publicados por la Superintendencia de Compañías:

Endeudamiento a corto plazo

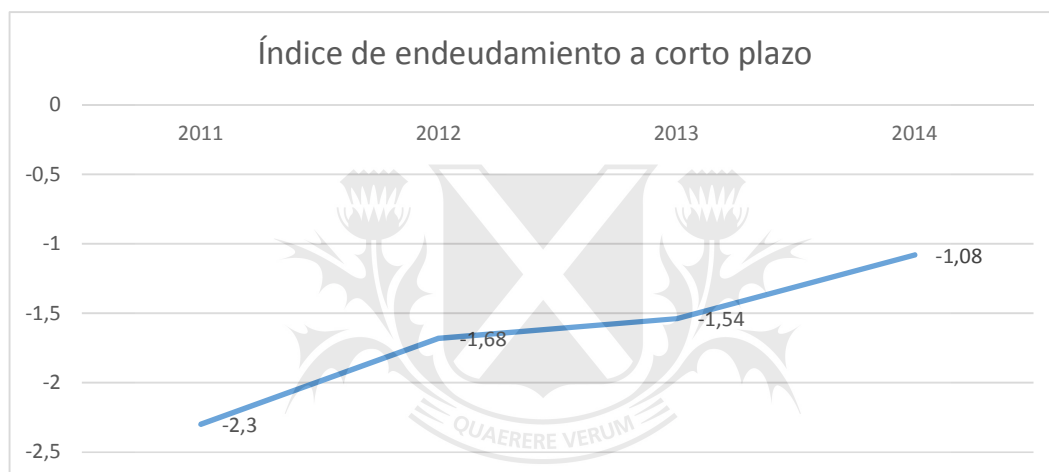
El Índice de Endeudamiento a Corto Plazo no es más que la composición existente entre el pasivo circulante de la empresa y su patrimonio neto, por lo que, si éste es mayor, indica que el endeudamiento de la empresa también es mayor. La siguiente tabla N° 3, así como el gráfico subsiguiente N° 2, muestran los resultados que se obtuvieron al analizar este indicador en 2011, 2012, 2013 y 2014.

⁴³ BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, Reporte mensual de inflación, 2014.

Tabla No. 3. Cálculo del índice de endeudamiento a corto plazo (2011-2014)

AÑOS	2011	2012	2013	2014
Pasivo circulante en \$	3,806,372.59	3,699,475.80	4,317,894.02	4,684,115.10
Patrimonio neto en \$	-1,657,362.26	-2,206,633.89	-2,796,728.35	-4,325,081.70
ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO	-2,30	-1,68	-1,54	-1,08

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

Gráfico No. 2. Índice de endeudamiento a corto plazo (2011-2014)

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

Con estos resultados, entre los años 2011 y 2014, el sistema Metrovía presentó un comportamiento variable con respecto a este indicador, el cual se redujo de -2,30 a -1,08, es decir 1,22 puntos, registrándose así un déficit sin que la empresa contara con patrimonio para enfrentar sus deudas. Este análisis permite inferir que, de haberse producido en este periodo la liquidación de la empresa, todo lo recaudado sería para sus acreedores, asumiendo el déficit existente.

Los datos aportados por la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía a la Superintendencia de Compañías indican también que entre el año 2011 y el 2014 existió un aumento del pasivo circulante correspondiente al 23%.

Capital de trabajo

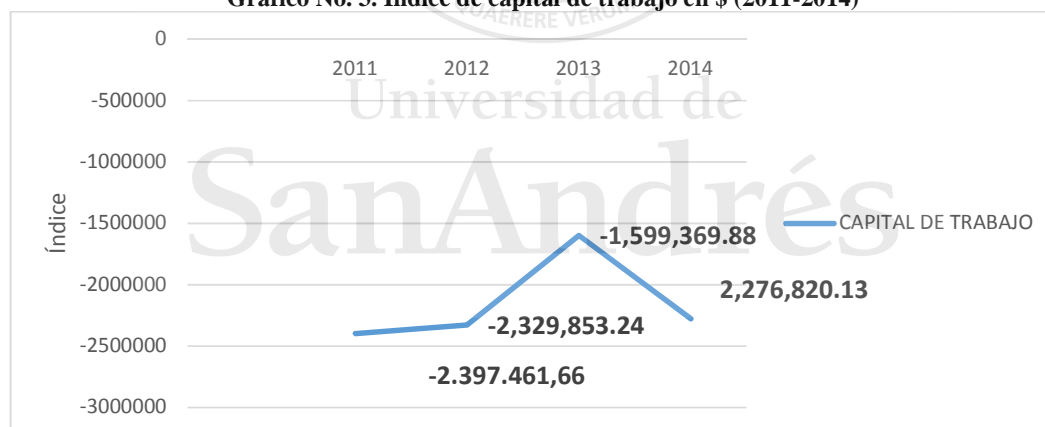
El capital de trabajo identifica la “parte del activo circulante que no está comprometida con el pasivo circulante”⁴⁴; mientras mayor sea el capital de trabajo, mayor será la flexibilidad financiera de la empresa. En el caso de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía, los resultados de este indicador son los siguientes:

Tabla No. 4. Cálculo del índice de capital de trabajo (2011-2014)

AÑOS	2011	2012	2013	2014
Activo circulante en \$	1,408,910.93	1,369,622.56	2,718,524.14	2,407,294.97
Pasivo circulante en \$	3,806,372.59	3,699,475.80	4,317,894.02	4,684,115.10
Capital de Trabajo en \$	-2,397,461.66	-2,329,853.24	-1,599,369.88	-2,276,820.13

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías

Gráfico No. 3. Índice de capital de trabajo en \$ (2011-2014)



Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

⁴⁴ AMARU, A. Administración para emprendedores. Fundamentos para la creación y gestión de nuevos negocios. Pearson Educación-México, 2008, p 43. ISBN 978-970-26-1130-1

El pasivo circulante de la empresa, en los años analizados, superó el activo circulante, por lo que el índice de capital de trabajo fue negativo. Estos datos permiten aseverar que la empresa, durante el periodo analizado, no contó con fondos para cumplir sus obligaciones a corto plazo. Al análisis de este indicador es importante agregar que los gastos de la empresa, entre 2011 y 2014 (ver tabla No. 2), fueron mayores que sus ingresos, lo que confirma que la empresa, hasta el 2014, no contó con el capital necesario para afrontar su gestión, incluso, al considerar que durante este periodo el saldo negativo de su capital de trabajo apenas se redujo en un 5%.

Liquidez corriente

El índice de liquidez corriente consiste en demostrar cuántas veces el activo circulante cubre las obligaciones del pasivo circulante; cuanto mayor sea este valor, mayor será la probabilidad de cubrir las deudas a corto plazo⁴⁵.

A continuación, en la tabla N° 5 y gráfico N°4 se muestran los valores que con respecto a este indicador alcanzó la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía, durante 2011, 2012, 2013 y 2014:

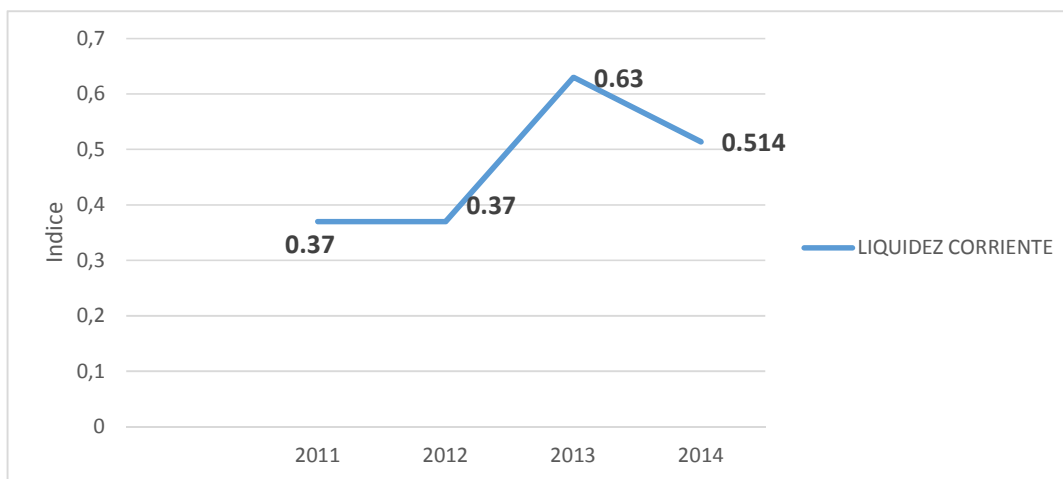
Tabla No. 5. Cálculo del índice de liquidez corriente (2011-2014)

AÑOS	2011	2012	2013	2014
Activo circulante en \$	1,408,910.93	1,369,622.56	2,718,524.14	2,407,294.97
Pasivo circulante en \$	3,806,372.59	3,699,475.80	4,317,894.02	4,684,115.10
LIQUIDEZ CORRIENTE	0,370	0,370	0,630	0,514

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

⁴⁵ AMARU, A. Administración para emprendedores. Fundamentos para la creación y gestión de nuevos negocios. Pearson Educación-México, 2008, p 43. ISBN 978-970-26-1130-1.

Gráfico No. 4. Índice de liquidez corriente (2011-2014)



Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

Estos resultados demuestran que el índice de liquidez corriente, durante el periodo analizado, fue mínimo, destacando que el valor del indicador no llegó a 1, lo que permite analizar que era nula la probabilidad de que la empresa pudiera cubrir sus deudas a corto plazo.

Rentabilidad ROE

Este indicador se refiere al retorno sobre patrimonio (ROE), relaciona el beneficio económico con los recursos necesarios para obtener el lucro que muestra el retorno de la inversión para los accionistas de la empresa, únicos proveedores de capital que no tienen ingresos fijos⁴⁶. En este sentido, la rentabilidad se refiere al vínculo existente entre el lucro económico que se obtiene de determinada acción y los recursos que son requeridos para la generación de dicho beneficio. En otras palabras, puede entenderse como el retorno que recibe un accionista en una empresa por participar económicamente de ella.

Este indicador se expresa en porcentaje y busca medir cuántos beneficios obtiene la empresa por cada dólar invertido.

⁴⁶ AMARU, A. Administración para emprendedores. Fundamentos para la creación y gestión de nuevos negocios. Pearson Educación-México, 2008, p 43. ISBN 978-970-26-1130-1.

Tabla No. 6. Cálculo de rentabilidad (ROE) (2011-2014)

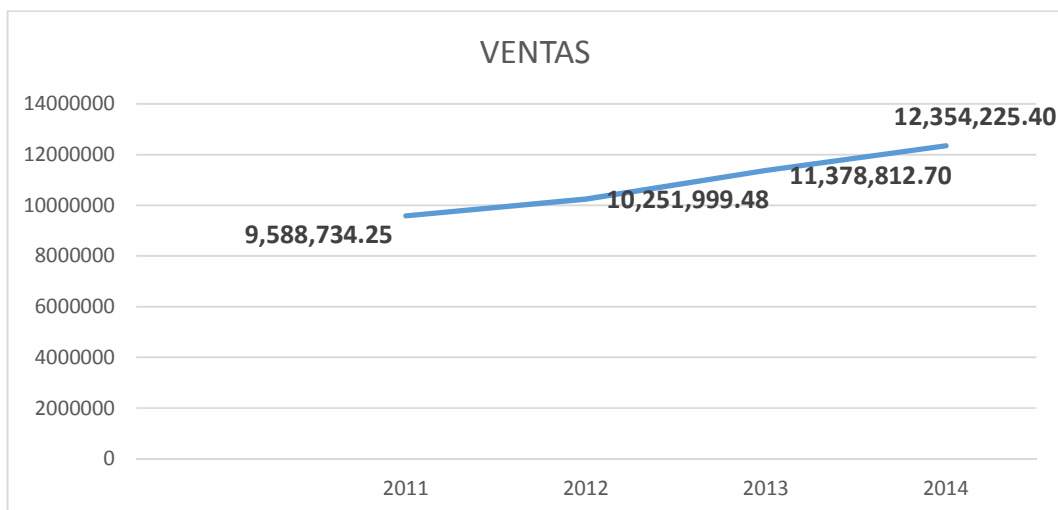
AÑOS	2011	2012	2013	2014
Utilidad Neta en \$	0,00	0,00	0,00	0,00
Patrimonio Promedio en \$	-1,657,362.26	2,206,633.89	-2,796,728.35	-4,325,081.70
	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

El análisis de este indicador, aplicado a la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía durante el período 2011-2014, demostró que la utilidad fue 0, debido a que la rentabilidad también fue 0, por lo que se puede afirmar que, partiendo de la evaluación económica realizada, la empresa no fue eficiente, ni rentable, ya que el patrimonio fue negativo y acumuló pérdidas, factores que no permitieron el incremento de capital.

Según los resultados obtenidos, la empresa no contó con fondos suficientes para responder a sus obligaciones a corto plazo, ya que en los años 2011 y 2012, por cada dólar que debía, solo contó con 0.37 centavos, en 2013 con 0.63 y en 2014 con 0.51.

Además de los indicadores económicos ya analizados, también se tomaron en cuenta para el estudio las ventas del sistema Metrovía, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico No. 5. Valores de las ventas en Metrovía en \$ (2011-2014)

Fuente: Informes financieros Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía presentados a la Superintendencia de Compañías.

De acuerdo con estos datos, Metroquil incrementó sus ingresos por ventas entre el año 2011 y 2012 en un 6%, durante 2012 y 2013 en un 10% y, para los años 2013 y 2014, en un 8%. No obstante, el índice de endeudamiento a corto plazo alcanzó un valor de -1,08 en el último año analizado y su valor de capital de trabajo fue de \$2,276,820.13, datos que demuestran la deficiente flexibilidad financiera que hasta el 2014 mantuvo el sistema Metrovía.

III.1.1. Análisis de muestra con ventas reales al 2014

Consecuentes con el objetivo general de esta investigación, se realizó un análisis económico general de los indicadores financieros de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía. Si bien es importante evaluar también la situación de los distintos participantes del sistema de transporte, como los tres consorcios operadores Metroquil, Metro Express y Metrobastión, el Integrador Tecnológico (ITOR) y el Fideicomiso Mercantil, el presente estudio solo abarcó el análisis financiero de los Consorcios de Metroquil y Metrobastión, por ser los primeros en integrarse al sistema Metrovía, y los que hasta el año 2014 transportaban el mayor número de personas.

Datos ofrecidos por la Fundación Metrovía indican que, durante el año 2014, el sistema movilizó a un total de 164,272,964 pasajeros, de los cuales 56,195,736 lo hicieron por Metroquil y 56,645,039 por Metrobastión.

En 2013 trasladó a un total de 144,830,390 pasajeros, de los cuales 51,901,140 lo hicieron por Metroquil y 54,260,281 por Metrobastión. A nivel porcentual, en estos años, Metroquil trasladó al 45,72% de los pasajeros del sistema y Metrobastión al 43,12%; estos datos permiten calcular que cada año Metroquil transporta a unos 4,500,000 pasajeros por mes, mientras que Metrobastión traslada a unos 4,600,000 pasajeros en el mismo tiempo.

Para precisar el comportamiento de los ingresos económicos de estos operadores del Sistema Metrovía, se seleccionó una muestra de ventas reales tomada en enero del 2014 (ver tabla No. 7). En esta se evidencia una diferencia significativa de \$13,728,182.63 (ver tabla No. 8) entre el valor declarado como ingresos en los estados financieros presentados a la Superintendencia de Compañías y el monto promedio de ingresos que se calcula debería haberse reportado, al tomar en cuenta que Metrovía presentó un valor de \$12,354,225.40 ante la autoridad competente, mientras que el cálculo real obtenido en el análisis fue de \$26,082,408.03. Este dato permite inferir que la empresa debió ser auditada para determinar lo ocurrido con el dinero que ingresó por concepto de ventas.

Tabla No. 7. Datos de la muestra del mes de enero del 2014

CONSORCIO	Total Pasajeros Promedio día	%	# Pasajeros Promedio día Pasaje 0,25	%	# Pasajeros Promedio día Pasaje 0,12	Valor total por día \$	Valor por mes \$	Valor promedio por Año \$
Empresa Metroquil	142,342	96,96%	34,503.70	3,04%	519.26	35,022.96	1,050,688.93	12,608,267.19
Empresa Bastión	152,238	96,81%	36,845.40	3,19%	582.77	37,428.17	1,122,845.07	13,474,140.85
Total ingresos reportado en muestra						72.451,13	2,173,534.00	26,082,408.03

Fuente: investigación de campo

Tabla No. 8. Ingresos reportados en estado de pérdidas y ganancias 2014

INGRESOS MUESTRA 2014	INGRESOS REPORTADOS EN ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS 2014*	DIFERENCIA
\$26,082,408.03	\$12,354,225.40	\$13,728,182.63
100%	47,37%	52,63%

Fuente: *Ingresos reportados por Metroquil a la Superintendencia de Compañías

III.2. Análisis situacional del consorcio Metroquil

En el epígrafe II.1 se realizó una descripción de las principales características de Metroquil, por lo que en esta sección del estudio se analizarán los indicadores económicos que presentó este consorcio.

Para la evaluación se tomó en cuenta un muestreo realizado en enero del 2014 por la Fundación Metrovía⁴⁷, en el que se indica el promedio diario de pasajeros. A partir de ese dato se obtuvieron los siguientes resultados: las unidades de este consorcio hasta ese año recorrían 30.35 kilómetros, transportando un promedio de 7,907 pasajeros por hora, de los cuales el 96.96% (7,667 pasajeros) cancelaba, por concepto de pasaje, \$0.25, mientras que el 3.04% (240 pasajeros) pagaban la tarifa reducida de \$0.12. Tomando en cuenta que durante todo el horario operativo del servicio (desde las 05:00 a las 23:00) se movilizaron 142,342 usuarios⁴⁸, el cálculo indica que los ingresos bordearon los \$34,503.75. Sin embargo, en 2014 el ingreso declarado por concepto de pasajes fue de \$12,054,969.43⁴⁹, monto que marca una gran diferencia en la recaudación.

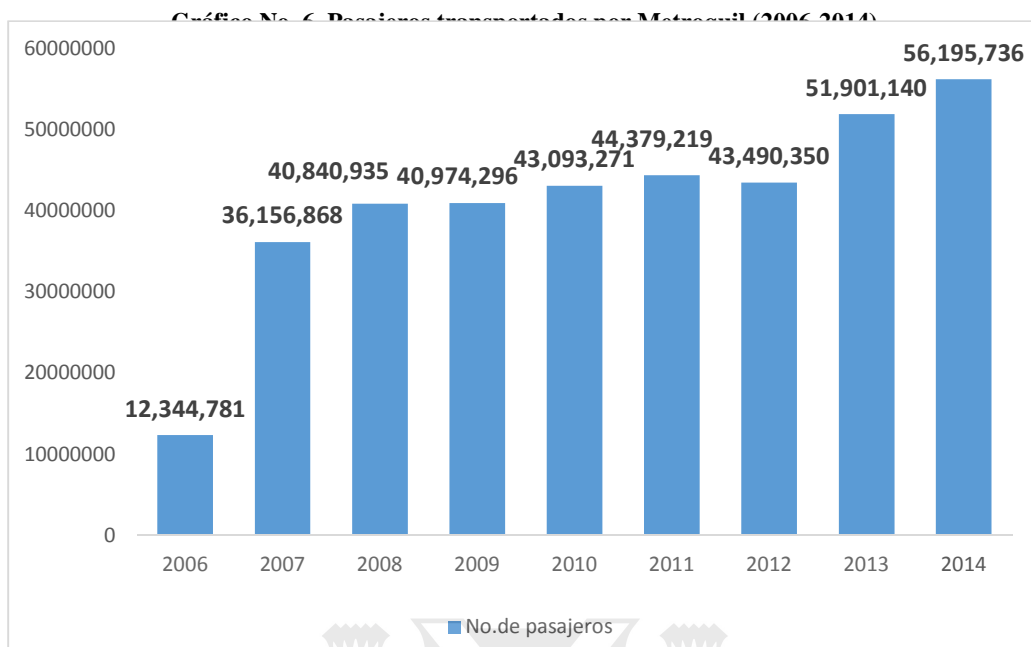
Los siguientes gráficos muestran los datos correspondientes al total de pasajeros transportados por Metroquil durante el periodo 2006 – 2014, de acuerdo con la información compilada por la Fundación Metrovía en su rendición de cuentas del 2014⁵⁰.

⁴⁷ Documento otorgado por la Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil

⁴⁸ VON BUCHWALD, Federico. Presidente de Metrovía. Entrevista. 2013

⁴⁹ FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014). Rendición de cuentas Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

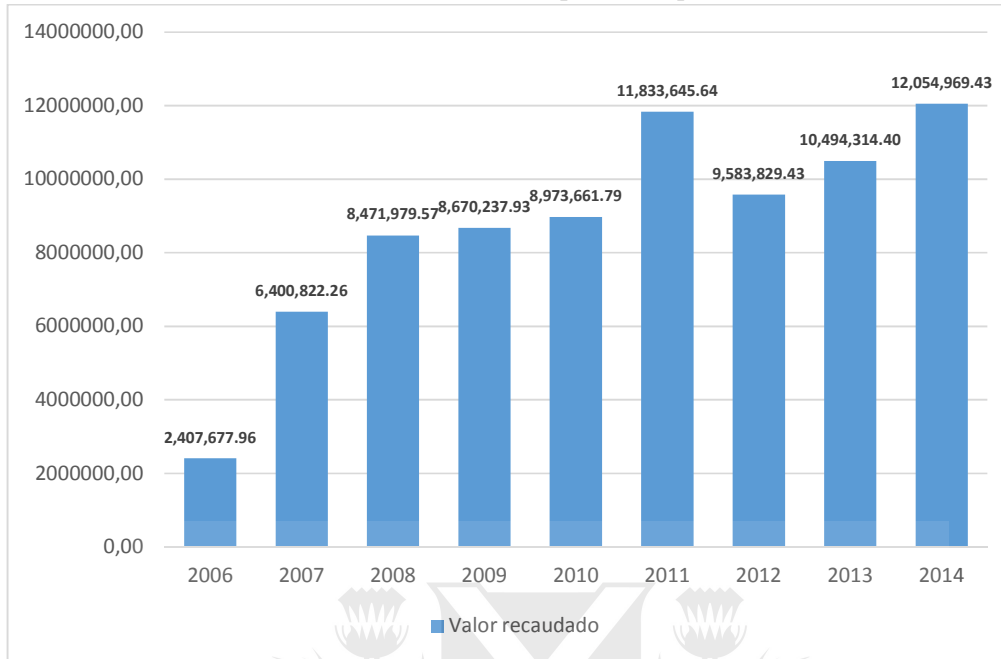
⁵⁰ *Ibidem*



Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Sin embargo, las cifras de recaudación de los consorcios Metroquil y Metrobastión para el periodo 2006 - 2014 (ver gráfico No. 10), expuestas en el mismo reporte de rendición de cuentas 2014 de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía⁵¹, dan cuenta de cifras que no corresponden con la cantidad de pasajeros.

⁵¹ FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014). Rendición de cuentas Rendición de cuentas. Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

Gráfico No. 7. Valores recaudados por Metroquil en \$ (2006-2014)

Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Al sumar estos valores se obtuvo un monto total de recaudación de \$78,891,138.41, sin embargo, al calcular el monto recabado según categoría de pasajeros, el valor obtenido es de \$88,403,004.39, lo que arroja una diferencia en los cálculos de \$9,511,865.98.

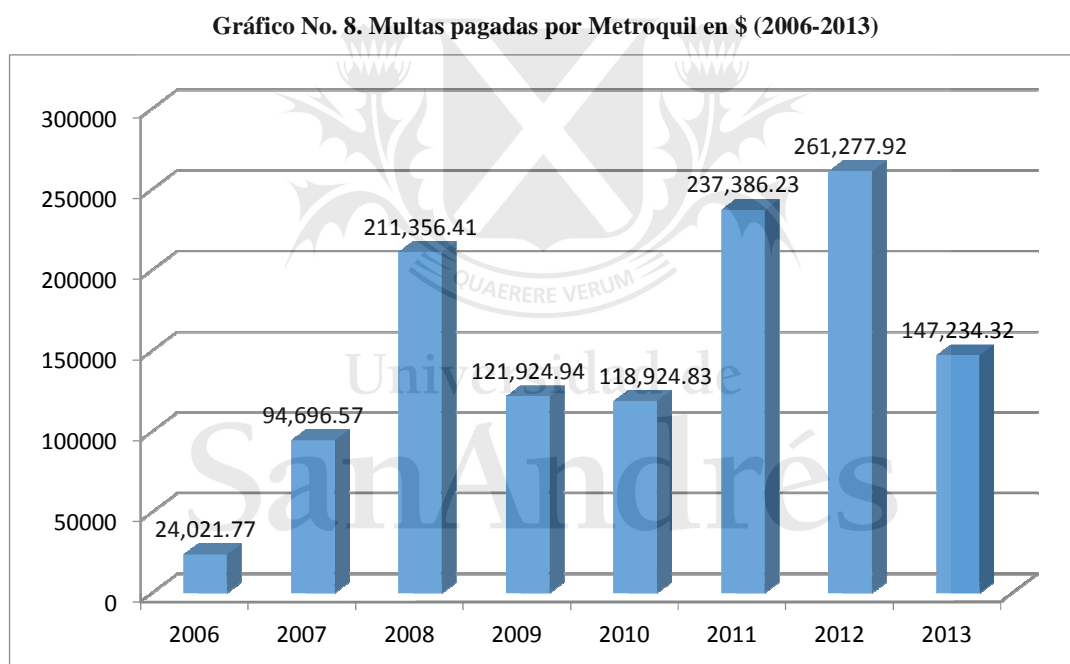
Otro análisis realizado durante la investigación se refiere a las altas sumas de dinero que pagó Metroquil por concepto de multas.

De acuerdo con los datos reseñados en la rendición de cuentas 2014 de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía, a finales de ese año se recaudó, por concepto de incumplimientos en los contratos de operación del consorcio, un total de \$1,216,822.99⁵².

⁵² FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014). Rendición de cuentas Rendición de cuentas. Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

El documento refleja que el monto de la multa obedece, en gran parte, al incumplimiento del Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo, al contar con buses que presentaron desperfectos, a lo que se sumó la ausencia de un plan de capacitación y fallas en el suministro de unidades de servicio según los turnos establecidos.

El siguiente gráfico muestra el comportamiento de las multas impuestas al consorcio Metroquil. Se puede ver que el gasto que este concepto acarreó tuvo un comportamiento variable, así como un decrecimiento en 2013 en comparación con el año 2012.



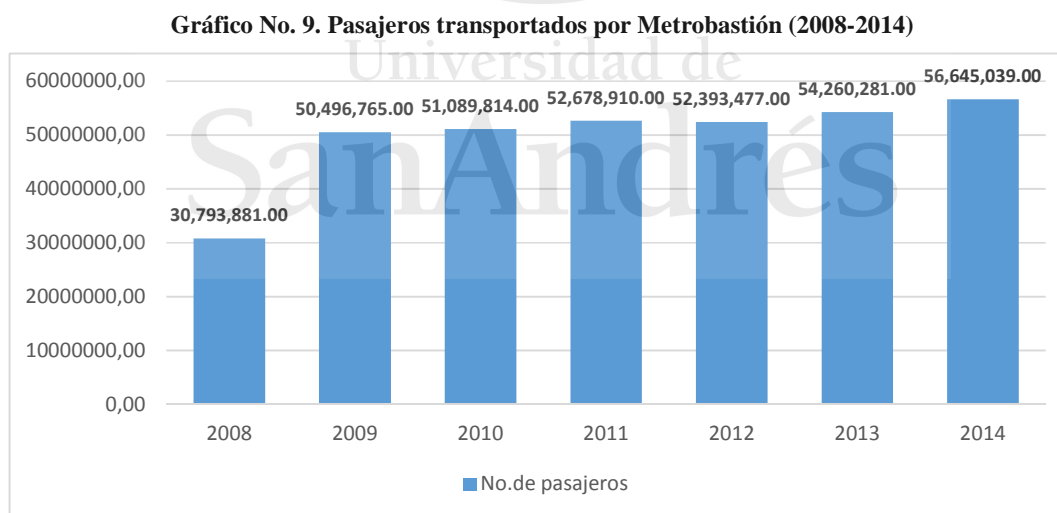
Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

III.3 Análisis situacional del consorcio Metrobastión

Para el análisis del consorcio Metrobastión, fueron tomados en cuenta los mismos indicadores evaluados para Metroquil.

Los datos reflejan que en el año 2014 el consorcio recaudó, por concepto de pasaje, un total de \$12,428,398.99, existiendo una diferencia de \$1,045,670.21 entre este valor y el pronosticado.

Al respecto, el informe de rendición de cuentas 2014 de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía⁵³ indica las cantidades de pasajeros transportados desde el surgimiento del consorcio Metrobastión en 2008 hasta 2014, las cuales se exponen en el siguiente gráfico:



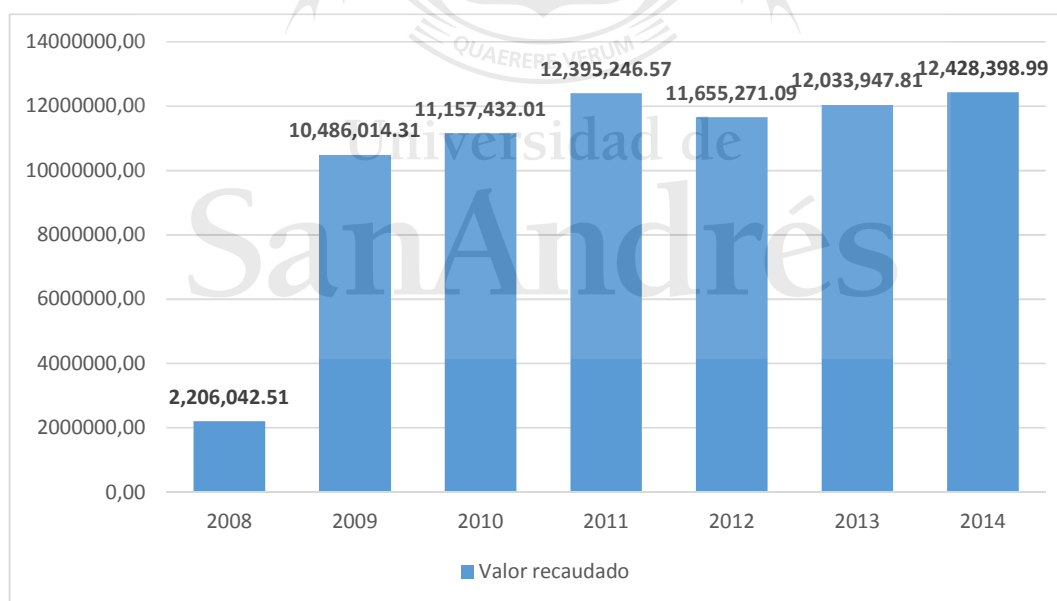
Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

⁵³ FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014). Rendición de cuentas Rendición de cuentas. Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

De acuerdo con estos datos, el número de pasajeros transportados por Metrobastión durante 2014 se ubicó en 56,195,736, resultando mayor al alcanzado por Metroquil, que trasladó a 449,303 pasajeros.

El análisis también arrojó que el monto recaudado por Metrobastión, entre los años 2008 y 2014, de acuerdo al índice de pasajeros trasladados, debió alcanzar los \$84,448,474.25 (ver gráfico No. 12). Sin embargo, la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía reseñó, en su informe de rendición de cuentas 2014, que el monto recaudado por este consorcio para ese periodo fue de \$72,362,353.29.

Gráfico No. 10. Valores recaudados por el consorcio Metrobastión en \$ (2008-2014)

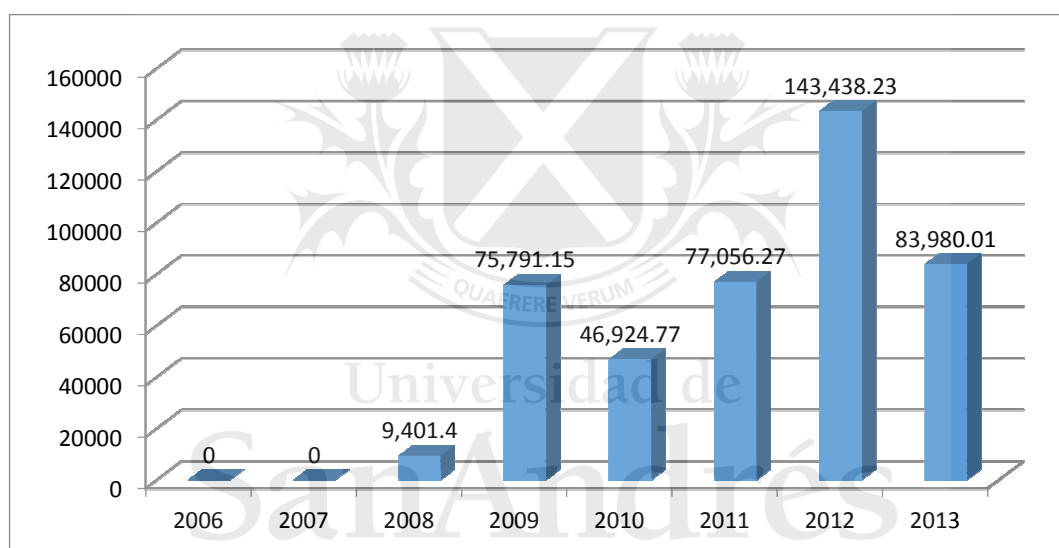


Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

El gráfico anterior muestra cómo el monto recaudado por Metrobastión tuvo un comportamiento creciente; no obstante, al comparar las cifras que fueron declaradas por la Fundación y el valor calculado a partir del número de pasajeros, y la tarifa que cancelaron, se obtuvo una diferencia de \$12,086,120.96.

El consorcio Metrobastión tampoco estuvo exento del pago de multas impuestas debido al incumplimiento en lo establecido en los contratos de operación, tal como se expone en el siguiente gráfico:

Gráfico No. 5. Multas impuestas al consorcio de Metrobastión en \$ (2006-2013)



Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

III. Las diferencias encontradas

El análisis económico aplicado durante la investigación, tanto a la Fundación Metrovía como a los consorcios Metroquil y Metrobastión, arrojó discrepancias entre los estados financieros y los valores declarados.

A esto suma otro factor importante: la asignación por parte de la Municipalidad de Guayaquil de un presupuesto a la Fundación por concepto de mantenimiento de infraestructura, tal como se expone en la siguiente tabla:

Tabla No. 9. Presupuesto de Metrovía (2011-2014)

Año	Valor entregado en \$
2011	2,497,671.66
2012	2,500,000.00
2013	3,953,000.00
2014	4,453,000.00

Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Además del presupuesto asignado por la Municipalidad, la Fundación percibió el dinero proveniente de las multas impuestas a los consorcios, fondos que debieron ser invertidos en labores de mantenimiento de infraestructura.

En la siguiente tabla se muestra el total de lo recaudado por concepto de multas durante el periodo 2011 - 2014:

Tabla No. 10. Valor recaudado en multas (2011-2014)

Año	Valor total recaudado en multas en \$
2011	420,740.81
2012	499,948.99
2013	381,538.17
2014	250,074.42

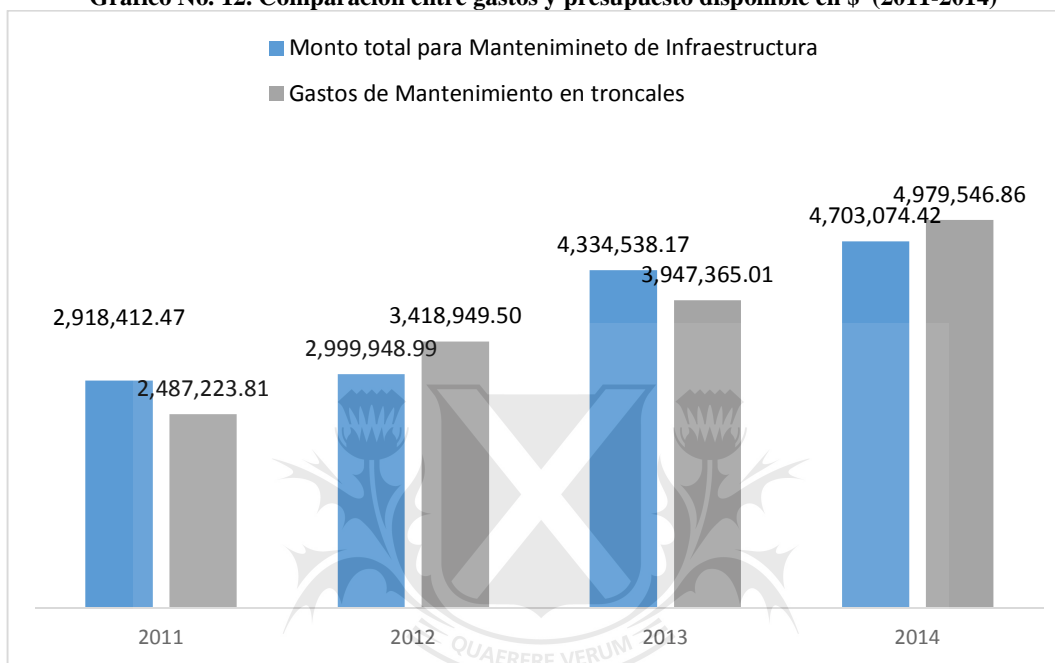
*Correspondientes a todas las empresas

Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Al analizar ambos indicadores, la asignación presupuestaria y lo recaudado por concepto de multas, se obtiene un estimado de lo que debió haberse invertido en mantenimiento del sistema de transporte Metrovía para el periodo de estudio.

En este sentido, el siguiente gráfico muestra una comparación entre el monto total destinado para mantenimiento de infraestructura y los gastos de mantenimiento en trocales que se declararon en los estados financieros de Metrovía:

Gráfico No. 12. Comparación entre gastos y presupuesto disponible en \$ (2011-2014)

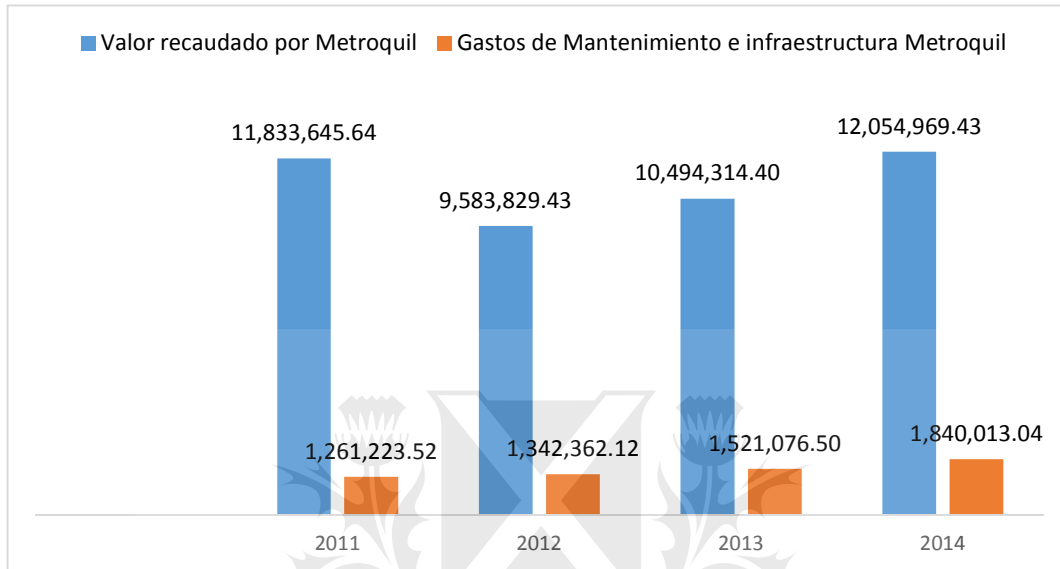


Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

De acuerdo con estos datos, existen diferencias en los años 2011 y 2013, debido a que no se invirtió la totalidad del presupuesto disponible para mantenimiento de infraestructura, mientras que en 2012 y 2014 los gastos por este concepto fueron superiores al capital disponible.

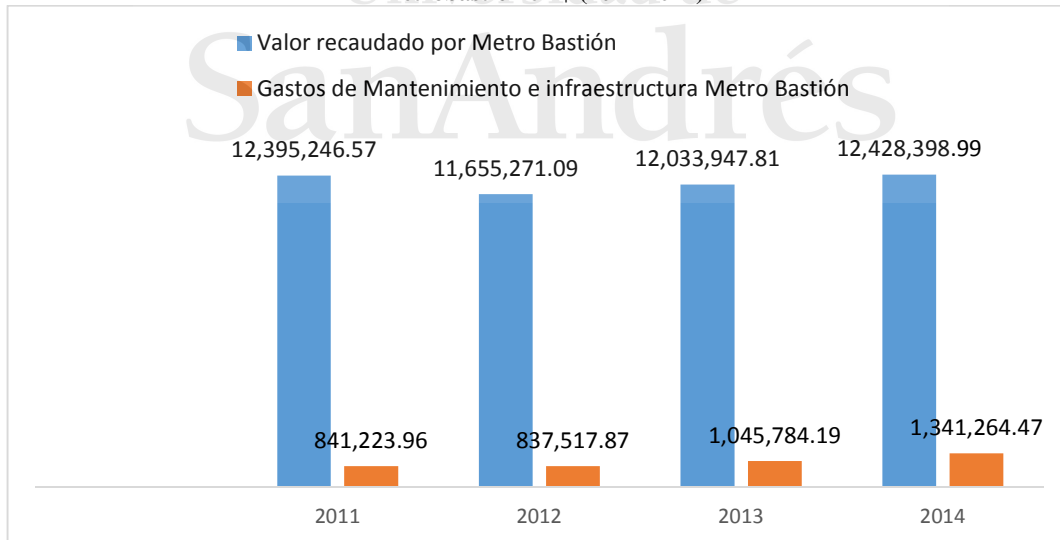
Los gráficos siguientes muestran la relación entre lo recaudado por ambos consorcios y lo recursos empleados en gastos de mantenimiento de infraestructura:

Gráfico No. 13. Relación entre valor recaudado y gastos de mantenimiento e infraestructura en Metroquil en \$ (2011-2014)



Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Gráfico No. 14. Relación entre valor recaudado y gastos de mantenimiento e infraestructura en Metrobastión en \$ (2011-2014)



Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

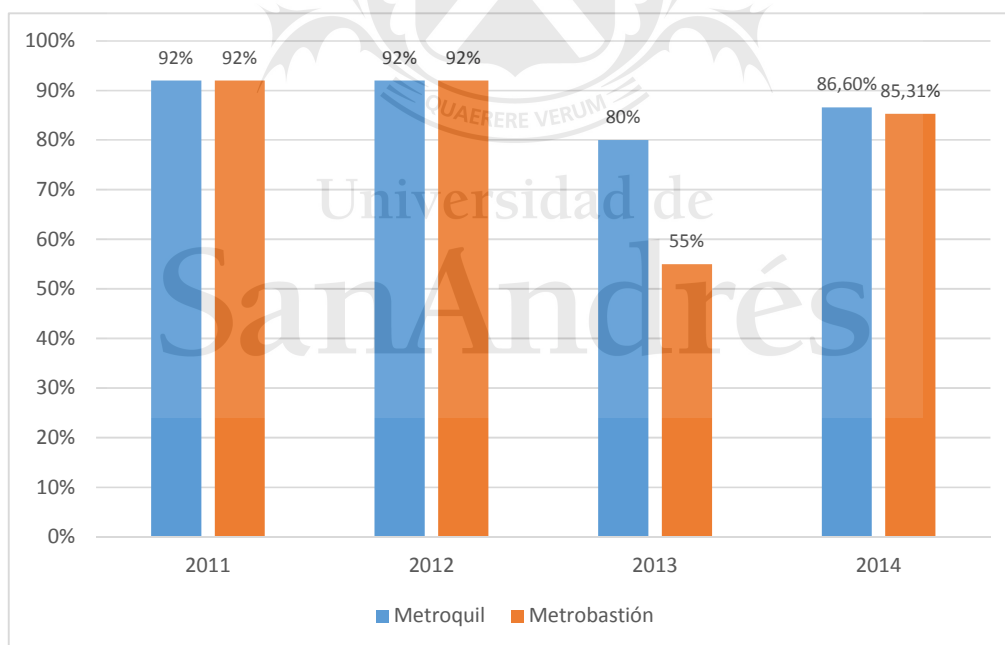
Los datos presentados en ambos gráficos indican cómo, entre 2011 y 2014, el valor de lo recaudado no concuerda con la inversión en mantenimiento.

Análisis de los indicadores de calidad

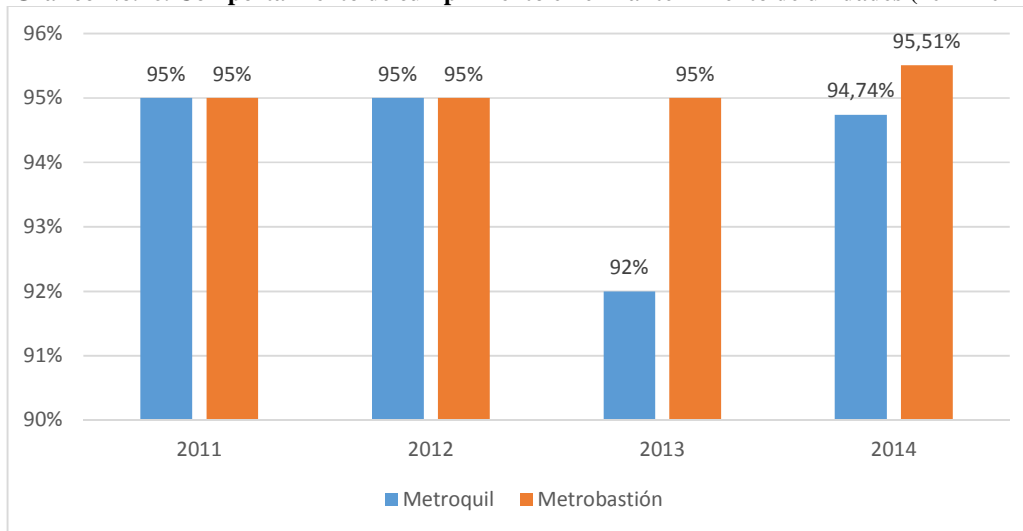
La Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía, con el objetivo de medir la eficiencia y eficacia del sistema, realiza evaluaciones periódicas sobre el comportamiento de indicadores de calidad relacionados con la operación, infraestructura y administración.

Los siguientes gráficos muestran los indicadores correspondientes a disponibilidad y nivel de cumplimiento de unidades en buen estado, durante el periodo 2011-2014, según datos publicados por la Fundación Metrovía:

Gráfico No.15. Comportamiento de la disponibilidad de flota (2011-2014)



Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Gráfico No.16. Comportamiento de cumplimiento en el mantenimiento de unidades (2011-2014)

Fuente: Rendición de cuentas. Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil (2014).

Se puede observar que, en el periodo analizado, el indicador correspondiente a disponibilidad de flota tuvo un comportamiento estable entre 2001 y 2012 al ubicarse en un 92%, para luego decaer en 2013 y recuperarse en 2014.

Al analizar el comportamiento del indicador correspondiente a cumplimiento del mantenimiento de las unidades, se observa que durante el periodo analizado se alcanzaron valores superiores al 94%, excepto en el caso de Metroquil, que en 2013 registró un 92%.

El análisis económico realizado al periodo 2011 – 2014 da cuenta de diferencias entre lo que la institución declaró como ingresos y lo que debió recaudarse de acuerdo con los cálculos económicos aplicados durante la investigación.

Al contrastar los datos presentados por la Fundación Metrovía con la opinión de los usuarios recabada durante la investigación de campo, se concluye que hasta el 2014 la calidad del servicio que recibió el público difiere de lo que indican los informes.

La investigación periodística, en la que se empleó la entrevista personal a usuarios del sistema Metrovía como técnica de recolección de datos, arrojó como resultado los siguientes testimonios:

Soraya Correa, quien esperó largo tiempo en la estación Caja del Seguro, una de las más concurridas en el centro de Guayaquil, indicó que a toda hora la fila de gente es inmensa. Relató que, para llegar a su destino, son quince paradas de apretujado viaje, donde lo peor que debe soportar es el calor, ya que los ventiladores hacen más ruido que refrescar. “A las 19:00 esto es a patada y puñete, yo iba trepándome, estaba bastante lleno y como se cerró la puerta rápido, se me cayó una funda de comida que había comprado para toda la semana. Fue plata perdida y ninguna autoridad se hace responsable del mal servicio”, apuntó.

Rosa Jaramillo, otra pasajera, manifestó que, a pesar de salir temprano de su casa, ubicada en el bloque 11 de Bastión Popular (un asentamiento del noroeste de Guayaquil), nunca logra ir sentada hasta su destino. Sin embargo, dijo que su secreto para no caerse entre tanto empujón es sostenerse de una agarradera, “porque a cualquier frenada o zangoloteo, basta con tener bien extendido el brazo, hacer de la mano un puño y aferrarse a la manija más cercana”, refirió.

Yanett Sojo, aunque tiene otra condición, comparte la misma opinión. Ella es una usuaria con discapacidad. Tiene reconstruida su pierna izquierda por la poliomielitis. Contó cómo las puertas del sistema Metrovía actúan en su contra algunas veces, porque suelen cerrarse enseguida, sin advertir que algunos usuarios aún no ingresan. “Muchas veces me he caído porque me empujan. Una vez, con el golpe, se me abrieron los puntos”, recordó quien hasta el 2014 tomaba todos los días “la metro” a las 05:30, para llegar a su trabajo a las 07:30. Sojo no es aficionada a madrugar, pero está obligada a hacerlo, porque contadas veces ha sido beneficiada con el buen gesto de que alguien le ceda al asiento.

Velia Colobón, una profesional que utiliza el servicio para acudir a su lugar de trabajo, sigue la estrategia de todos: “Ingresar como se pueda, zigzaguear entre fundas y maletas, luego encontrar un puesto –ya sea sentada o de pie-, extendiendo el brazo hacia la agarradera, aunque me quede aprisionada entre cuerpos extraños”. En esa odisea pasa 45 minutos mientras transcurre el viaje del terminal terrestre al Guasmo Sur, donde, según su relato, sale “como la mayoría: despeinada, acalorada y con fragancias propias de la Metrovía”.

Ricardo Freire formó parte de los pocos pasajeros entrevistados que resultaron complacidos con el servicio de sistema de transporte. Señaló: “Así vengan llenas sé que puedo transportarme, tiene un solo carril y va más rápido, me toca ir de pie con un brazo apoyado en las agarraderas y con el otro sosteniendo una funda”. Reconoció que dentro del modelo exitoso nadie se libra del sudor, ni siquiera los que, como él, aseguran estar a gusto.

Durante la recopilación de testimonios, no solo los pasajeros se quejaron del sistema Metrovía, también lo hicieron los conductores. Es el caso de José Torres, quien señaló que “gano el básico como profesional: \$512, que es poco para lo que deberíamos recibir de sueldo”.

Edinson Loor comparte el ritmo ajetreado de trabajo en la Metrovía, es colega de Torres y está a cargo de la ruta alimentadora Flor de Bastión – Las Iguanas. “Los pasajeros son siempre el problema, ellos se quejan de todos los servicios. De 100 pasajeros, dos dan las gracias y el resto se baja insultando”, expresó el conductor.

A pesar de lo expuesto, la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Metrovía publicó, en su informe de rendición de cuentas del 2014⁵⁴, los resultados de un sondeo realizado por la Consultora IMFAD S.A con un total de 2,000 encuestas a usuarios relacionadas con la calidad del servicio y su movilidad. El estudio arrojó un nivel de satisfacción del 78.75% para Metroquil y 77.04% para Metrobastión.

IV. Guayaquil y la Metrovía

Cuando se habló por primera vez en Guayaquil de implementar un nuevo sistema de transporte, las expectativas de los ciudadanos fueron alentadoras. Para ellos se avecinaba un nuevo cambio que suponía mejoras en el transporte público de pasajeros, tomando en cuenta que, al inaugurarse el sistema, se esperaban los siguientes beneficios:

- Usuarios viajando más rápido y seguro a sus destinos.
- Orden y trato digno para el pasajero.
- Ahorro, ya que con el pago de un solo pasaje (\$0.25 centavos), los usuarios podían desplazarse a distintos sectores de la ciudad a través de las diferentes terminales o paradas del sistema.
- Respeto a las tarifas diferenciales.
- Acceso para personas con movilidad reducida y asientos diferenciados.
- Generación de empleo.
- Inversión de áreas comerciales, cajeros bancarios en terminales y paradas.
- Servicio gratuito de Internet en terminales y paradas del sistema⁵⁵.

⁵⁴FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014). Rendición de cuentas Rendición de cuentas. Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

⁵⁵FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014). Rendición de cuentas. Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

Para poner en marcha el proyecto Metrovía se creó una Fundación, la cual se encargaría de administrar y controlar el servicio; sin embargo, de acuerdo con lo expresado por Xavier Flores Aguirre en su artículo “Las fundaciones han convertido al ciudadano en turista de su propia ciudad”⁵⁶, esta alternativa solo duplicó el personal y los gastos, al aseverar que los beneficios de esta figura muy pocos se observan.

Otro de los problemas que se detectaron dentro del sistema Metrovía, durante la investigación de campo, fue la inseguridad. A diario los pasajeros son víctimas de robos y hurtos, por lo que las quejas y denuncias son innumerables. Esto genera un creciente malestar entre los usuarios.

Así lo ratificó un artículo publicado por diario El Telégrafo, en el que se indicó: “De acuerdo con el sistema de transporte municipal, los robos y asaltos constituyen el 50% de las quejas y el 43% se distribuye en observaciones por extorsiones, lesiones, hurtos, entre otros”⁵⁷. Por esta situación, cada día los choferes de Metroquil y Metrobastión dicen a los pasajeros que cuiden sus pertenencias, ya que no se responsabilizan por los incidentes que puedan ocurrir dentro de las unidades.

Aunque los buses del sistema Metrovía deberían contar con cámaras de vigilancia, sistemas de ventilación y brindar el confort requerido para que el servicio sea lo más eficiente posible, la realidad es otra. Durante la investigación se observó que las cámaras de vigilancia no funcionan, y los buses se movilizan herméticamente, con las escotillas cerradas y un sistema de ventilación ineficiente.

⁵⁶ FLORES, XAVIER. Las fundaciones han convertido al ciudadano en turista de su propia ciudad. El Telégrafo, enero del 2014.

⁵⁷ EL TELÉGRAFO. Problemas de acoso y robos en unidades de Metrovía se multiplican. Mayo, 2013.

El alcalde Jaime Nebot, en su intervención radial semanal recogida por el periódico El Telégrafo⁵⁸, manifestó que “el aire acondicionado en los buses de Metrovía debe ser optativo, porque si un usuario sale del frío al calor varias veces, padecería afecciones gripales”. Este análisis fue efectuado sin tomar en cuenta la opinión de los usuarios.

Describir el sistema Metrovía es muy fácil, solo basta dar una mirada a las siguientes fotografías tomadas por Miguel Castro⁵⁹, para que lo antes expuesto en las entrevistas recabadas durante la investigación de campo se sintetice en imágenes:

Figura No. 1. Usuarios al abordar al ómnibus (a)



⁵⁸ NEBOT, JAIME. Aire en Metrovía es dañino. El Telégrafo, octubre, 2012.

⁵⁹ CASTRO, MIGUEL. Fotoreportaje: El desorden del usuario. El Telégrafo.

Figura No. 2. Usuarios al abordar al ómnibus (b)



Figura No. 3. Usuarios en el interior del ómnibus



Figura No. 4. Parada de la Metrovía

La realidad, tanto económica como operativa del sistema Metrovía que se evidenció durante el tiempo de estudio, permite afirmar que la situación debe ser evaluada y atendida por las entidades responsables de vigilar, auditar y controlar el servicio de transporte en la ciudad. Asimismo, resulta imperante que todos los actores involucrados, incluyendo los usuarios, tomen conciencia para mantener una convivencia más armónica.



Universidad de
San Andrés

I. La investigación periodística

Los datos registrados en el estudio previo indican que, hasta el 2014, los usuarios del sistema de transporte masivo Metrovía estaban insatisfechos con la calidad del servicio, tal como se documentó en el estudio, los datos presentados por la Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil - Sistema Metrovía en su informe de rendición de cuentas de ese año⁶⁰, señalen lo contrario.

A pesar de lo señalado, Metrovía es el sistema de transporte más utilizado en Guayaquil, movilizándolo, cada día, a cientos de miles de personas, debido a lo cual su recaudación es elevada. No obstante, el deterioro en la infraestructura de las terminales y paradas, así como el mal funcionamiento de los buses -“puertas que no cierran de forma adecuada, asientos en mal estado, malos olores”⁶¹- hacen que surja la incógnita relacionada con el empleo de los recursos en inversión de mantenimiento.

Esta interrogante originó la necesidad de realizar esta investigación periodística, basada en la corriente del Periodismo de Datos, especialidad que permite a los comunicadores monitorear el poder a través del análisis de datos públicos con métodos científicos.

⁶⁰FUNDACIÓN MUNICIPAL TRANSPORTE MASIVO URBANO DE GUAYAQUIL (2014) Rendición de cuentas. Disponible en: <http://www.metrovia-gye.com.ec/>

⁶¹ TORANZOS, M Y VICUÑA, M. Metrovía, un sistema que se quedó corto. Expreso.ec, Julio del 2014.

El objetivo fundamental fue identificar qué está pasando en el sistema Metrovía, específicamente en aspectos como la recaudación efectuada por los consorcios Metroquil y Metrobastión; de igual forma, qué destino tiene el monto recaudado por concepto de multas impuestas a estos consorcios, recursos que deben destinarse al mantenimiento de infraestructura. Este análisis, además, corresponde a los lineamientos de periodismo socialmente responsable que todo periodista y medios de comunicación deben tener, es decir, darle preponderancia a la “divulgación de verdades importantes que tienden a ser ocultadas por las instancias públicas, sobre todo por los gobiernos”⁶².

Para obtener los resultados del análisis planteado en la investigación, fue necesario conocer, además, los recursos económicos que Metrovía obtiene para operar y cuánto proviene de lo aportado por el cabildo de la ciudad.

Con la implementación de la investigación documental, que se inició con la caracterización de los involucrados junto al análisis económico-financiero del Sistema Metrovía), así como la investigación de campo (empleando técnicas periodísticas como entrevistas y observación directa), se buscó presentar el manejo económico del sistema Metrovía entre el periodo 2011 y 2014.

El surgimiento de la idea

El tema objeto de investigación fue seleccionado tras evaluar que la idea inicial puede generarse a través de diversos elementos, como la experiencia personal, la lectura de un libro, un artículo, así como puede surgir de observaciones o teorías.

⁶² PÉRES, JAIME. Hacia un periodismo socialmente responsable. Signo y pensamiento No. 32. Universidad Javeriana: Departamento de Comunicación, 1998, pp. 91-98.

En este sentido, para la construcción de la idea central del estudio se tomaron en cuenta los siguientes aspectos:

- No investigar sobre algún tema que haya sido estudiado a fondo, al tomar en cuenta que una investigación debe ser novedosa y profundizar sobre aspectos que no son del todo conocidos; así como también aportar un enfoque diferente o innovador a un problema, pese a que haya sido investigado.
- Estructurar la idea de investigación con el empleo de referencias bibliográficas que sustenten el tema que se desea investigar, para que, una vez identificado y determinado, el contenido resulte claro y formal.
- Seleccionar la perspectiva principal desde la cual se aborde la idea de investigación, considerando que los fenómenos del comportamiento humano pueden ser analizados en diversas formas, de acuerdo a la disciplina dentro de la cual se enmarque la esencia de la investigación, ya sea desde una perspectiva sociológica, filosófica, socioeconómica o comunicacional⁶³.

II. Los objetivos

El estudio realizado, desde su planteamiento inicial, persiguió objetivos que, tal como establece la teoría investigativa, deben “expresarse con claridad para evitar posibles desviaciones en el proceso [...] y deben ser susceptibles de alcanzarse; son la guía del estudio y durante todo su desarrollo deben tenerse presentes”⁶⁴. En este caso particular se traducen en:

⁶³ HERNÁNDEZ SAMPIERI, R., FERNÁNDEZ COLLADO, C. Y BAPTISTA LUCIO, M. Metodología de la Investigación. The McGraw-Hill, Quinta edición, México, 2010.

⁶⁴ *Ibíd*em

- Demostrar cómo se manejan los ingresos, recursos y patrimonio de dos empresas operadoras del Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil - Sistema Metrovía, entre los años 2011 y 2014.
- Explicar las condiciones y formas de uso de los recursos que generan las empresas operadoras del sistema Metrovía, así como la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil, entre los años 2011 y 2014.
- Denotar los ingresos y egresos de las compañías que operan las troncales de transporte masivo de Guayaquil (Metroquil y Metrobastión) y el uso que a esos recursos otorga la Fundación Metrovía, entre los años 2011 y 2014.

III. Las fuentes

Para la realización de esta investigación fue necesario el uso de diferentes fuentes, con el fin de recopilar datos ciertos sobre el manejo económico de los consorcios Metroquil y Metrobastión, así como la Fundación Metrovía durante el periodo 2011 – 2014, por lo que el trabajo se fundamentó en documentación oficial relacionada a los balances financieros de los últimos cuatro años.

Se requirió de la revisión de un alto componente de reportes, así como la búsqueda de evidencias de cómo ingresan los recursos a las concesionarias y cómo se utilizan las ganancias.

El principal instrumento de recolección de datos utilizado fue la entrevista, en el que participaron como fuentes de información los choferes del sistema de transporte, así como los usuarios del sistema Metrovía. A esta información se sumaron evaluaciones realizadas a la operatividad de las dos concesionarias.

El material documental y de reporte generó problemas al momento de redactar el informe, por lo que se estableció una línea de tiempo como eje para la organización de la información recopilada. Esto permitió trabajar con orden y comprender los hechos de forma ordenada. Además, en base a los testimonios recabados, se elaboró una línea de protagonistas y, a paso seguido, se construyó una línea de los recursos financieros que permitió determinar su uso y procedencia.

De forma general, las fuentes que se utilizaron en la investigación se clasifican de la siguiente forma:

Primarias

- Funcionarios municipales de la Fundación Metrovía.
- Conductores que son socios de las empresas Metroquil y Metrobastión.
- Usuarios del Sistema Metrovía.

Documentales

Informes contables de las empresas analizadas, obtenidas gracias a que Ecuador cuenta con una Ley de Acceso a la Información Pública, que permite el acceso a los informes económicos presentados en la Superintendencia de Compañías, correspondientes a las empresas:

- Fundación Metrovía.
- Empresa Metroquil.
- Empresa Metrobastión.

Secundarias

- Mecánicos (aportaron conocimientos sobre el óptimo estado que deben presentar los articulados y alimentadores que transportan a miles de usuarios).
- Expertos o técnicos en transporte (sugerencias de cómo se debe redistribuir el servicio de buses urbanos).

IV. Hipótesis

Las hipótesis constituyen la guía de la investigación, indican lo que se trata de probar con el estudio. El planteamiento de la hipótesis depende del alcance que se tenga al inicio de la investigación⁶⁵, tomando en cuenta que:

“Las hipótesis indican que mediante la información recopilada se pretende probar y pueden definirse explicaciones tentativas del fenómeno investigado formuladas a manera de proposiciones. Las hipótesis no necesariamente son verdaderas; pueden o no serlo, pueden o no comprobarse con hechos. Son explicaciones tentativas, no los hechos en sí. Al formularlas, el investigador no puede asegurar que vayan a comprobarse”⁶⁶.

Además, es preciso considerar que:

"Las fuentes de hipótesis de un estudio tienen mucho que ver a la hora de determinar la naturaleza de la contribución de la investigación. Una hipótesis que emana de la intuición o de una sospecha puede hacer una importante contribución a la ciencia.

⁶⁵ HERNÁNDEZ SAMPIERI, R., FERNÁNDEZ COLLADO, C. Y BAPTISTA LUCIO, M. Metodología de la Investigación. The McGraw-Hill, Quinta edición, México, 2010.

⁶⁶ *Ibíd*em

Sin embargo, si fue comprobada al menos en un estudio, existen dos limitaciones con respecto a su utilidad. Primero, no hay seguridad de que las relaciones entre dos variables halladas en un determinado estudio serán encontradas en otros estudios [...] En segundo lugar, una hipótesis basada en una sospecha no es propicia a no ser relacionada con otro conocimiento o teoría."⁶⁷

Para la presente investigación, la hipótesis quedó formulada de la siguiente forma: los concesionarios de transporte masivo Metroquil y Metrobastión generan un ingreso económico por día que les permite cubrir los gastos operativos, cancelar las utilidades a los socios de las empresas que participan del sistema de transporte, mejorar el servicio público e, incluso, ampliarlo entre los años 2011 y 2014.

V. Conclusiones

La investigación permitió adentrarse en la realidad que enfrentó hasta el año 2014 el sistema Metrovía. A partir del análisis documental y el estudio de los indicadores económicos, tanto de la Fundación Metrovía como de los consorcios Metroquil y Metrobastión, se pudo determinar que existen desajustes entre la inversión y el manejo de los recursos que percibe el sistema de transporte.

Se evidenció, además, que la gestión de la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil, en conjunto con Metroquil y Metrobastión, no cumplieron con las expectativas de los ciudadanos para el periodo objeto de estudio (2011-2014); tomando en cuenta que las quejas sobre el servicio y las condiciones que presentaron los buses y las estaciones no corresponden con los estándares de calidad, aunque los recursos recaudados por concepto de pasaje aportaron elevados ingresos al sistema.

⁶⁷ SELLITZ et al. (1965, pp.54-55) citado en Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, M. Metodología de la Investigación. The McGraw-Hill, Quinta edición, México, 2010.

Los estados financieros de la Fundación Metrovía correspondientes a los años 2011, 2012, 2013 y 2014 indicaron que cada año se destinaron altas cifras provenientes del presupuesto otorgado por la alcaldía, así como los ingresos por las multas aplicadas a los consorcios por no cumplir con el reglamento de operación, solo para el mantenimiento de infraestructura; sin embargo, estas mejoras, a pesar de estar documentadas, no se evidencian en el servicio que reciben los usuarios, cuyas quejas por el mal funcionamiento resultaron el denominador común en la investigación de campo realizada.

También, cuando se compararon los valores recaudados por Metroquil y Metrobastión con los gastos de mantenimiento en que incurrieron ambos consorcios, se advirtió una amplia diferencia que no se vio reflejada en los balances financieros analizados.

Otro aspecto analizado durante la investigación consistió en la diferencia existente entre el monto total de recaudación que declaró la Fundación Metrovía, en su rendición de cuentas, con respecto al valor que, en efecto, se debió recaudar, considerando el número total de pasajeros transportados y el ingreso de recursos que representa la tarifa que abona cada uno de acuerdo a su categoría.

Todo lo antes expuesto conlleva a aseverar que el sistema Metrovía es sensible a la ejecución de una auditoría o estudio financiero que permita identificar las oportunidades de mejora en el manejo de los recursos y la optimización del servicio.

Bibliografía

- Agencia Andes. (24 de Junio de 2012). Guayaquil: El diario calvario de viajar en la Metrovía. *Andes*.
- Amaru Maximiano, A. (2008). *Administración para emprendedores. Fundamentos para la creación y gestión de nuevos negocios*. México: Pearson Educación.
- Banco Central del Ecuador. *Reporte mensual de Inflación*, 2014.
- Ballesteros, Á. (2006). *Manual de Administración Local*. Madrid - España: El consultor.
- Bravo, C. (11 de julio de 2013). Transporte público. *El Telégrafo*, pág. 14.
- Dirección Municipal de Transporte. (2005). *Sistema METROVÍA*. Guayaquil.
- El País. (5 de Abril de 2013). Estos son los problemas que padecen los sistemas de transporte masivo del país.
- El Universo. (20 de Agosto de 2004). Diez pasajeros heridos al estrellarse dos buses. *El Universo*, pág. 5.
- Flores Aguirre, X. (27 de Enero de 2014). Las fundaciones han convertido al ciudadano en turista de su propia ciudad. *El Telégrafo*.
- Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil . (2014). *Rendición de cuentas*.
- Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil. (2014). *Definiciones básicas*. Guayaquil: Registro oficial.
- Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil. (2014). *Plan Operativo Anual-Sistema Metrovía*. Guayaquil.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010).

Metodología de la Investigación. México: The McGraw-Hill.

Hoyos, M., & Avilés, E. (s/f). *Historia de Guayaquil*. Guayaquil: I. Municipalidad de Guayaquil.

Illich, I. (1974). *Energy and Equity*. Londres: Calder & Boyars.

INEC. (2010). *Censo de población y vivienda*. Quito: INEC.

Jaime Pérez, G. (1998). Hacia un periodismo socialmente responsable. *Signo y pensamiento*, 91-98.

Metro de Quito. (2012). *Sistema integrado de transporte masivo (SITM)*. *Desarrollo conceptual y alcance*. Obtenido de <http://metrodequito.gob.ec/>

Metrovía. (2014). *Operadores*. Guayaquil.

Pardo, F. (2009). *Los cambios en los sistemas integrados del transporte masivo en las principales ciudades de América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.

Real Academia de la Lengua. (2010). *Diccionario*. Madrid: OSCU.

Toranzos, M., & Vicuña, M. (9 de Julio de 2014). Metrovía, un sistema que se quedó corto. *Expreso.ec*.

Univisión Noticias. (s.f.). *¿Cómo solucionar el problema de transporte público en Ciudad de México?* Obtenido de <http://www.univision.com/noticias/urbanismo/como-solucionar-el-problema-de-transporte-publico-de-ciudad-de-mexico>

Anexo No. 1**Resumen experiencia profesional de la Ing. María José Neira**

Nombres completos: María José Neira

Perfil profesional: Ingeniera Comercial - Universidad Salesiana de Quito

Experiencia profesional: Consultora de proyectos de factibilidad con trayectoria de 10 años en el área de emprendimientos para medianas y grandes empresas.

Ha desarrollado proyectos para la Corporación Financiera Nacional. Presentando balances de Situación Inicial, Balance de Resultados, Flujos de Caja, todos proyectados a 5 y 10 años e indicadores económicos y financieros como la Tasa de Descuento, Valor Actual Neto, Tasa Interna de Retorno y Período de Recuperación, al igual que Razón Corriente, ROI, ROE, ROA y demás. Ha realizado estudios de mercados sectoriales y de consumo, matrices de localización, de inteligencia de mercados y de la demanda insatisfecha.



Universidad de
San Andrés