

OPINIÓN

Publicado el 16 de febrero 2026 en Prensa Libre

Por: Mario A. García Lara

Tráfico, poder y coordinación

El atasco capitalino es, ante todo, un problema de coordinación institucional

En la Ciudad de Guatemala ya no hay hora pico: el atasco no es un evento, sino un estado permanente. Recorrer 30 kilómetros puede tomar horas; a cualquier hora hay atascos. El problema es tan grave que la prestigiosa revista The Economist publicó recientemente un artículo sobre este grave problema en la urbe más grande de Centroamérica. Los costos son tangibles. Se estima que los guatemaltecos pierden alrededor de Q1 mil 300 mensuales en productividad por congestión y que el impacto agregado ronda los US\$4 mil millones al año. No hablamos solo de incomodidad, sino de competitividad, acceso a servicios, contaminación y oportunidades perdidas. El tiempo de traslado se convierte en un costo que perjudica el crecimiento.

En semanas recientes, algunas municipalidades y sectores empresariales han pedido al Gobierno acelerar la puesta en marcha de la Dirección de Infraestructura Prioritaria (DIPP) y ejecutar los recursos presupuestarios aprobados para obras estratégicas. Tienen razón en algo esencial: no es defendible que una entidad como la DIPP, creada para agilizar proyectos, arranque con tanta lentitud en un contexto de urgencia económica y social. Pero el Gobierno también señala una realidad incómoda: la infraestructura vial arrastra una historia de planificación débil, ejecución fragmentada y recurrente corrupción. Los grandes proyectos han sido, con frecuencia, sinónimo de sobrecostos, opacidad y litigios. La desconfianza no surge en el vacío.

El problema es que, mientras se discute sobre recursos y megaproyectos, el núcleo del desafío es, esencialmente, institucional. Es importante tener claro que en muchas megaciudades alrededor del mundo la congestión no obedece solo a falta de inversión, sino a una gobernanza fragmentada: autoridades superpuestas, escasa coordinación y ausencia de visión metropolitana. Donde no hay articulación, el transporte no conecta con la expansión urbana y las decisiones se contradicen.

El tráfico no reconoce fronteras municipales ni afinidades ideológicas.

La experiencia internacional demuestra que las ciudades que han ordenado su crecimiento no lo han hecho solo a fuerza de chequera, sino con arreglos institucionales claros. El caso de Tokio es un ejemplo de una autoridad metropolitana que coordina funciones estratégicas, mientras gobiernos locales

COPADES

gestionan servicios de proximidad bajo competencias bien delimitadas. La inversión importa, pero la arquitectura institucional es decisiva.

¿Qué hacer en Guatemala? Primero, poner en funcionamiento la DIPP sin más dilación, pero con estándares estrictos de transparencia y evaluación costo-beneficio. No basta ejecutar; hay que ejecutar bien. Segundo, el debate debe elevarse del plano político-partidario al plano metropolitano. El tráfico no reconoce fronteras municipales ni afinidades ideológicas. Una autoridad o mecanismo de coordinación metropolitana —con reglas claras, datos compartidos y planificación integrada de uso de suelo y transporte— es indispensable.

Tercero, entender que la solución no es exclusivamente vial. Transporte público eficiente, gestión inteligente del tráfico y ordenamiento territorial son más complejos que inaugurar pasos a desnivel, pero más rentables a largo plazo. Cuarto, fortalecer controles y profesionalización técnica para que la respuesta a la desconfianza no sea la parálisis.

El tráfico no es solo un problema de movilidad. Es un espejo de nuestra dificultad para coordinar y ejecutar políticas públicas en un entorno fragmentado. Mientras discutimos culpas, el reloj corre y los motores siguen encendidos. Destrobar la ciudad exige algo más que asfalto: exige reglas claras, cooperación y visión de largo plazo. El énfasis en lo cuantitativo desatiende lo cualitativo.