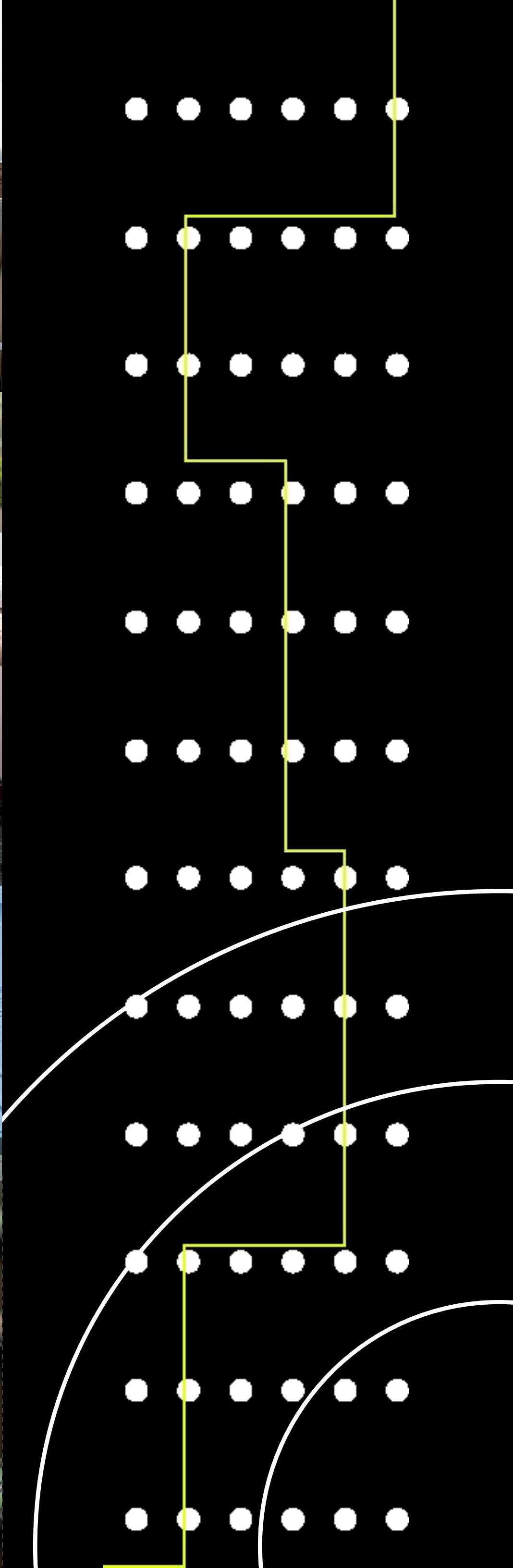


BOOOM SESSION 10

Moverse o quedarse: el futuro de la movilidad en Guatemala

URBOP





SOBRE EL EVENTO

Una mañana para platicar por qué nos tenemos que mover, y rápido.

Los BOOOM Sessions son el espacio recurrente de URBOP para poner en una misma sala a **los actores que pueden mover el sector inmobiliario y territorial de Guatemala:** desarrolladores, banca, instituciones, academia y gobierno.

Esta fue la tercera edición del año y la décima en la historia del formato.

El tema no pudo ser más cotidiano ni más estructural: **la movilidad**. “*Muchos de los asistentes llegaron al evento atravesando el problema que venían a discutir.*”

La mañana se estructuró en dos actos. Primero, **cuatro perspectivas desde el escenario:** la inversión pública (**Juan Carlos Zapata, Fundesa**), el mercado (**Lucía Rivers, Prime IQ**), la macroeconomía y la política (**Rodolfo Mendoza, Diestra**) y la densificación urbana (**Christian Smith, URBOP**).

Después, el Taller BOOOM: cincuenta minutos de conversación abierta en cuatro estaciones, cada una con un tema y un facilitador, guiadas por una sola pregunta con el contexto de movilidad actual en Guatemala, **¿dónde están las oportunidades concretas?**

Este reporte recoge lo que se dijo, lo que se escribió en los tableros y, sobre todo, lo que emergió al cruzar las cuatro ponencias con las cuatro mesas: un país que ya tiene diagnóstico, capital y proyectos y una sola pregunta pendiente, que da título a la edición.

4 PUNTOS DE VISTA

- 01

JUAN CARLOS ZAPATA
Inversión pública e infraestructura · FUNDESA
- 02

LUCÍA RIVERS
Movilidad y mercado · Prime IQ
- 03

RODOLFO MENDOZA
Macroeconomía y política · Diestra
- 04

CHRISTIAN SMITH
URDOTS Insights · Densificación urbana · URBOP



Juan Carlos Zapata

FUNDESA



Inversión pública e infraestructura en Guatemala

“Invertimos poco por decisión, no por falta de espacio.”
Juan Carlos Zapata

Guatemala vive lo que Zapata llama “el equilibrio de baja inversión”: una macroeconomía sólida **deuda de 27% del PIB, la más baja del hemisferio con acceso a mercados, y calificación a un escalón del grado de inversión en las tres agencias** conviviendo con una inversión pública de apenas 1.5% del PIB.

Un país que crece como Guatemala debería estar invirtiendo el doble o el triple.

La brecha no es fiscal: es de decisión y de ejecución.

Seis barreras la sostienen: un Estado débil y sin sentido de urgencia, planificación desalineada del presupuesto, transferencias a COCODES sin control, contratación poco competitiva, débil evaluación del gasto e infraestructura crónicamente insuficiente.

El Banco Mundial estima que entre el 30% y el 40% de los fondos públicos se pierde por mala gestión.

Pero el marco legal ya cambió: Ley de Infraestructura Vial Prioritaria, reforma a las Alianzas Público-Privadas, Ley de Puertos y la resolución de la CC que habilita concesiones municipales la figura detrás del Aerómetro.

Su invitación al sector fue directa: leer la ley, en particular el artículo 87, y **dejar de pensar con lógica de constructor para pensar como desarrollador y como banca.** La cartera metropolitana de anillos y libramientos ya mapeada suma 284 km.

El FMI vincula ese salto de inversión con un crecimiento de 6%.

¿Qué NO funciona?

- Un Estado débil y sin sentido de urgencia.
- Planificación desalineada del presupuesto.
- Transferencias a COCODES sin control.
- Contratación pública poco competitiva.
- Débil evaluación del gasto e infraestructura crónicamente insuficiente.

¿Qué SÍ funciona?

- Macro sólida: deuda de 27% del PIB y calificación a un escalón del grado de inversión.
- Ley de Infraestructura Vial Prioritaria.
- Reforma a las Alianzas Público-Privadas y Ley de Puertos.
- Resolución de la CC que habilita concesiones municipales **la figura detrás del Aerómetro.**

Oportunidades del sector

- Leer la ley en particular el artículo 87 **y usarla.**
- Pensar como desarrollador y como banca, no como constructor.
- 284 km de anillos y libramientos metropolitanos ya mapeados.
- Duplicar o triplicar la inversión pública: el FMI la vincula con un crecimiento de 6%.

EN CIFRAS

1.5%

del PIB — inversión pública actual (FMI, Consulta del Artículo IV)

30–40%

de los fondos públicos se pierde por mala gestión (Banco Mundial)

~4% → 6%

crecimiento potencial si se cierra la brecha (FMI)

Guatemala está creciendo, pero en un ecosistema de baja inversión.

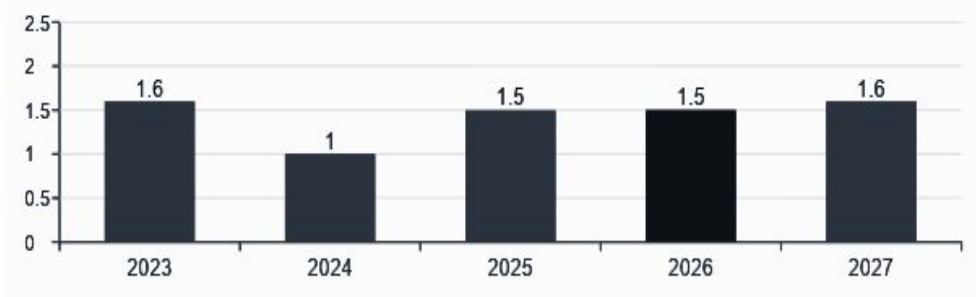
El FMI describe un país con macro sólida que, por decisión, invierte y gasta poco en sus prioridades

El equilibrio de baja inversión

- Baja inversión, baja carga tributaria (12.6% del PIB) y baja deuda, conviven con alta ruralidad 44% e informalidad de 70%.

- **Elevar la inversión y su calidad es la vía para romper el ciclo.**

Inversión pública, % del PIB • 2023–2027



EL SÍNTOMA

La Ley de Infraestructura Vial Prioritaria creó una dirección para ejecutarla. Su gerente fue contratada hace un año. Todavía no ha recibido sueldo.

Lucía Rivers
Prime IQ



¿Cómo la movilidad está redefiniendo el Área Metropolitana?

“El recurso más escaso ya no solo es el suelo. Es el tiempo.” Lucía Rivers

Durante doce años de estudios de mercado, el suelo fue el recurso escaso del sector inmobiliario. Ya no. El parque vehicular pasó de 2.06 millones de vehículos en 2011 a 6.33 millones a finales de 2025, y en el municipio de Guatemala hay 1,162.6 vehículos por cada mil habitantes más de un vehículo por persona, 3.3 veces la media nacional. **El tiempo se volvió el centro de la toma de decisiones.**

La demanda dejó de elegir el mejor colegio o el mejor médico: **elige el que queda cerca.** La oferta respondió acercándose clínicas con varias sedes, supermercados express, academias de zona, coworking de barrio, telemedicina.

Antes las personas recorrían la ciudad para encontrar los servicios; **hoy los servicios recorren la ciudad para encontrar a las personas.**

Ese cambio ya tiene precio: el ecosistema planificado, mixto y con servicios vale \$3,100/m² contra \$2,100 del urbanismo disperso, *con plusvalías de 20–35% contra 5–10%.*

Sin embargo, la ciudad no ha cambiado al ritmo del mercado. Entre 2021 y 2026, el 47.6% de la vivienda nueva se levantó en territorios donde no se introdujo ni un solo metro cuadrado de oficina.

El éxito de un proyecto ya no dependerá solo de su ubicación. Dependerá de cuánto tiempo sea capaz de devolverle a las personas.

¿Qué NO funciona?

- **La ciudad no cambió al ritmo del mercado:** donde se duerme y donde se trabaja no es el mismo lugar.
- 47.6% de la vivienda 2021–2026 **29,861 unidades** sin un m² de oficina cerca.
- **1.32 millones de movimientos** cruzan la frontera de la ciudad cada día.
- Un parque vehicular que se triplicó en catorce años.

¿Qué SÍ funciona?

- **La demanda ya elige por cercanía:** el colegio, el médico y el trabajo que quedan cerca.
- **Los servicios se acercaron:** clínicas multi-sede, supermercados express, academias de zona, coworking de barrio.
- **Trabajo híbrido, oficinas satélite y telemedicina:** menos traslados.
- **La ciudad empezó a mezclarse:** zonas mixtas, no solo edificios mixtos.

Oportunidades del sector

- **Zonas de proximidad:** vivienda, empleo, comercio, educación y salud más cerca.
- **Proyectos conectados, no solamente bien ubicados:** +13% en el valor por m² con acceso fácil al BRT.
- Transporte colectivo donde la proximidad no es posible.
- Data para desarrollar donde se mejora la vida cotidiana, no solo donde hay tierra.

EN CIFRAS

47.6%

de la vivienda 2021–2026 se construyó donde no hubo un solo m² de oficina

1.32M

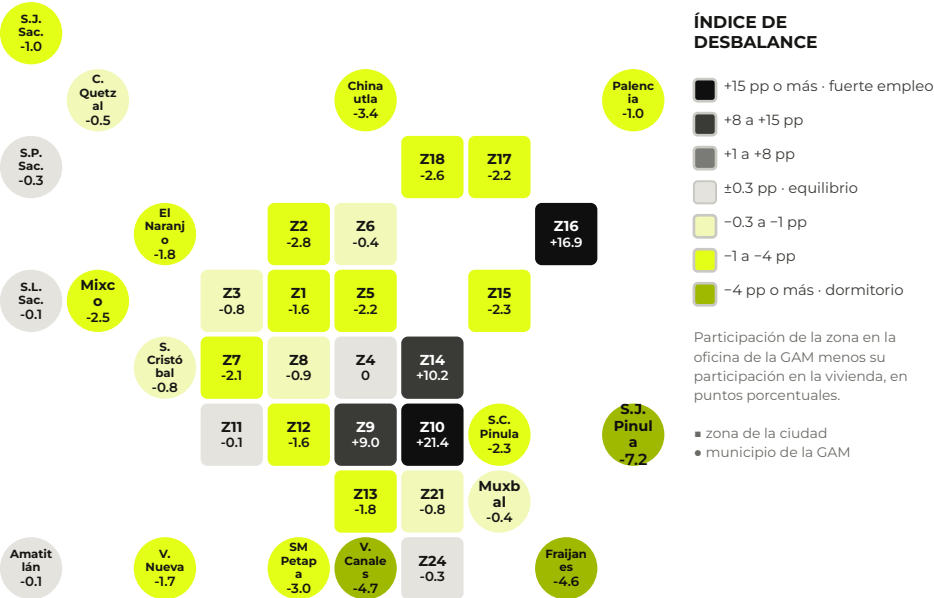
movimientos cruzan la frontera de la ciudad cada día; el 48% se origina fuera

51%

de la decisión de compra la explica la ubicación; el precio solo 10.6%

Índice de desbalance vivienda / oficina • GAM 2021–2026

El extremo: **Zona 9** concentra 9.3% de la oficina con 0.3% de la vivienda (+9.0 pp). El opuesto: **San José Pinula**, 4,499 viviendas y cero oficina (–7.2 pp).



Fuente: Prime IQ Latam · registro propio de introducción de unidades por trimestre (2026 parcial); 62,671 unidades de vivienda · 161,496 m² de oficina.

03

MACROECONOMÍA Y POLÍTICA

Rodolfo

Mendoza

Diestra



Situación macroeconómica y política de Guatemala

“No necesitamos detener el crecimiento para reducir el tráfico. Necesitamos que la infraestructura alcance al crecimiento.” Rodolfo Mendoza

El tráfico es el síntoma visible de algo más grande: Guatemala creció más rápido que su infraestructura. Con 1 metro de carretera por habitante **el índice más bajo de Latinoamérica**, un parque vehicular que se duplicó en diez años y motocicletas que se duplicaron en cinco.

La congestión es también consecuencia del éxito: más población, más empleo, más desarrollo.

El problema no es que Guatemala crezca; *es que su infraestructura no crece a la misma velocidad.*

La buena noticia: por primera vez en muchos años, piezas que estaban desconectadas comienzan a alinearse. Marco jurídico renovado, el plan integral de movilidad KOICA **cinco anillos y cinco radiales**, proyectos público-privados en marcha y **una cartera de nueve proyectos que suma \$4,500 millones en los próximos cuatro años.**

La mala: como *Estado perdimos la capacidad de ejecutar*. Los antepasados construyeron el puente del Incienso, la Roosevelt y el Trébol; a nosotros el Puente Belice 2 nos ha costado dos décadas de letargo.

A esta debilidad institucional **se suma una desconfianza estructural**: décadas de proyectos fallidos hicieron que cada obra nueva nazca bajo sospecha. Su evidencia más contundente fue territorial: cuando la infraestructura llega, el PIB regional responde.

El llamado final fue al sector privado los primeros en atreverse a creer somos nosotros.

¿Qué NO funciona?

- Incapacidad de ejecución:** hemos perdido la capacidad de ejecutar obras trascendentales.
- Debilidad institucional:** instituciones capturadas y sin agilidad de permisos.
- Desconfianza estructural:** cada obra nueva nace bajo sospecha.
- Falta de visión estratégica de largo plazo.
- 1 metro de carretera por habitante, el índice más bajo de Latinoamérica.

¿Qué SÍ funciona?

- Marco jurídico renovado:** Ley de Infraestructura Vial, APP y Autoridad Portuaria.
- Plan Integral de Movilidad KOICA:** cinco anillos y cinco radiales.
- Proyectos público-privados en marcha:** Xochi, Escuintla–Pto. Quetzal, AeroMetro, Corredor Verde.
- Cuando la infraestructura llega, el PIB regional responde.

Oportunidades del sector

- Movernos mejor:** reducir tiempos y conectar personas, empleo y servicios.
- Producir mejor:** menos costos logísticos, más productividad.
- Atraer inversión:** convertir ubicación y acceso a mercados en ventaja real.
- Competir más:** la infraestructura como plataforma de crecimiento.

EN CIFRAS

\$4,500M

1 metro

×2

cartera de 9 proyectos para los próximos 4 años

de carretera por habitante, el índice más bajo de Latinoamérica

el parque vehicular en 10 años; las motocicletas en 5 años

LA CARTERA • \$4,500M • 9 PROYECTOS

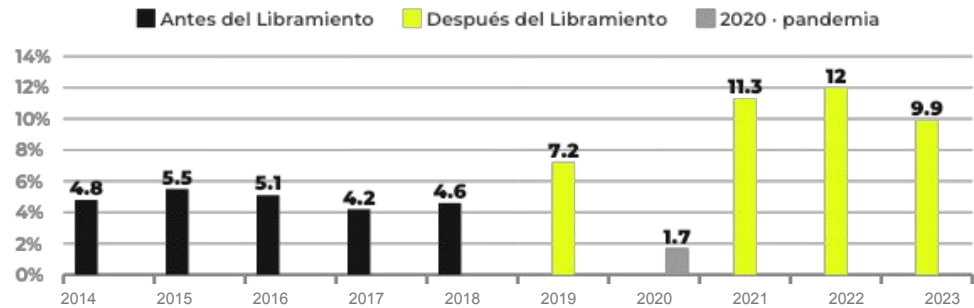
PROYECTO	INVERSIÓN ENTREGA	PROYECTO	INVERSIÓN ENTREGA
Anillo Regional C-50	\$1,600M 2027	Puente Belice 2	\$230M 2027
Metro Riel	\$930M 2030	Autopista Escuintla–Pto. Quetzal	\$160M nov 2026
Ampliación Puerto Quetzal	\$620M 2029	AeroMetro	\$160M 2027
CA-9 Atlántico, 4 carriles	\$525M 2029	Corredor Verde	\$90M 2027
Carretera Xochi	\$255M inaug. jun 2026		

PIB regional • Región Central • variación anual del PIB nominal

Chimaltenango, Sacatepéquez y Escuintla (14.3% de la economía del país).

La prueba causal infraestructura → economía territorial: de 4.6% (2018) a 7.2% (2019) y sostenido en 11–12% en 2021–2022.

2019: se inaugura el Libramiento de Chimaltenango.



Fuente: Diestra · Consultora Diestra / Observatorio de Ciudades UNIS.

04

DENSIFICACIÓN URBANA

Christian
Smith

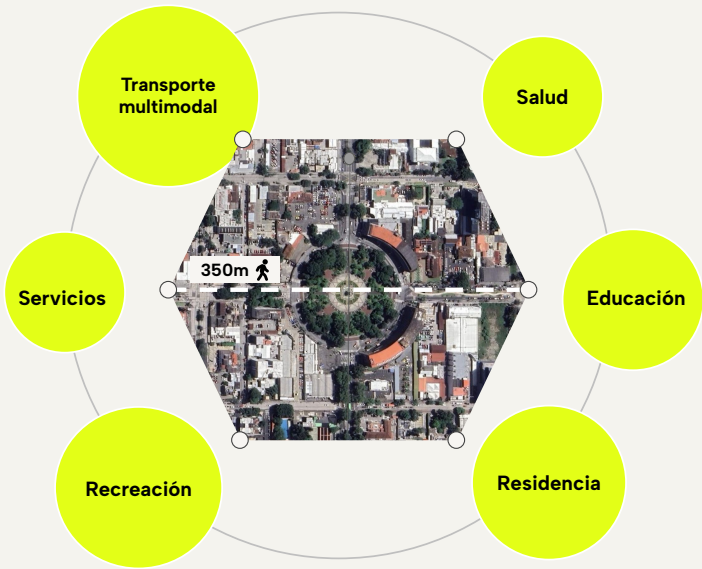
Urbop

El carro, ¿es una opción o una obligación en nuestra ciudad?

Christian cerró la sección del escenario manteniendo la misma metodología de la sala: una idea clave por diapositiva sustentada en datos de GEOCUBO, el sistema de URBOP que mide la accesibilidad a servicios mapeando la ciudad como una red de microciudades hexagonales.

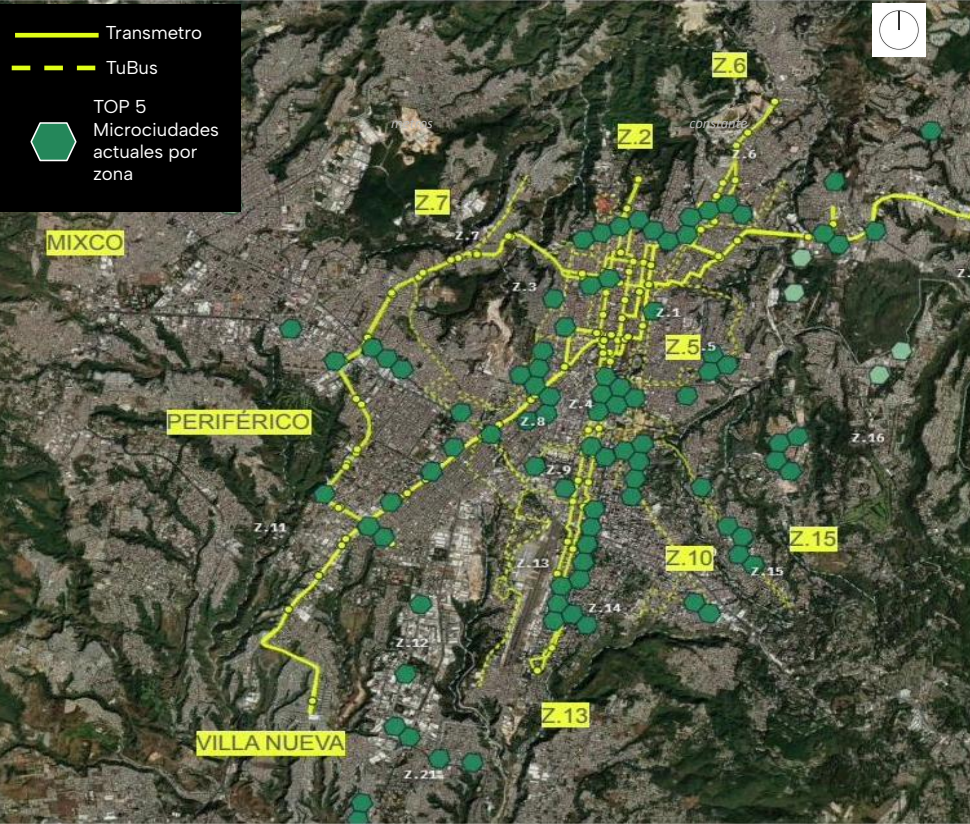
El bloque sirvió de punto de inflexión en la jornada, **cerrando el análisis diagnóstico para dar paso al taller práctico**

El carro no es preferencia: es la única opción que el diseño urbano dejó. **El carro debe ser una opción, no una obligación.** ¿Qué necesito para no depender del carro?



208 hexágonos, l 12% de la ciudad— ya funcionan como micro-ciudades completas, concentrados alrededor de Transmetro y TuBus.

La oportunidad está en desarrollar alrededor de estos nodos para **hacer del carro una opción, no una obligación.**



Maps GAM 2026 · Micro-ciudades actuales sobre las líneas activas de Transmetro y TuBus.



Cuatro insights:

01

El problema no se resuelve por decreto.
Ningún alcalde resuelve el tráfico en un mandato. Es un problema construido durante décadas y resolverlo también requiere tiempo.

Con elecciones el próximo año, cuidado con las soluciones rápidas. **La solución existe, pero es de largo plazo** y exige avanzar en seis frentes: educación vial, transporte multimodal, densificación urbana, diseño inteligente y tecnología, infraestructura y regulación.

02

El diseño obliga; la gente no elige.
En el índice URDOTS, **Vivir (97.4/100)** refleja una alta densidad habitacional, mientras **Abastecerse (5.9/100)** evidencia que las necesidades básicas no se resuelven a pie.

Al desconectar vivienda y comercio, el diseño urbano convirtió al carro —que ocupa el espacio de varias personas— en la principal opción de movilidad.

03

La densidad que el comercio necesita tiene fórmula.
Para sostener un supermercado en un radio caminable de 350 m **corto a propósito, “porque en Guatemala no nos gusta caminar”.**

Un NSE A necesita 82.5 hab/ha; un NSE D **2,426**. **La ciudad promedia 40.7. A menor poder adquisitivo, más densidad** o más cultura de caminar.

04

El Aerómetro marca lo siguiente:
La nueva línea activa 7 nuevas micro-ciudades: cinco sobre Roosevelt, una en Tecún Umán y una junto a CAMIP.

Las estaciones concentrarán personas y acelerarán la densificación. **Proyectos como XPO1 demuestran que el mercado ya está reaccionando.**

TALLER BOOOM

¿Dónde están las oportunidades concretas?

Con el diagnóstico sobre la mesa, la segunda mitad de la mañana salió del escenario.

Cincuenta minutos de conversación abierta en cuatro estaciones, cada una con un tema y un facilitador, todas guiadas por la misma pregunta: **con el contexto de movilidad actual en Guatemala, ¿dónde están las oportunidades concretas?**

No era un espacio para repetir por qué es difícil **eso ya se sabe**.

Era un filtro para quedarse con lo que sí vale.

Los moderadores capturaron cada dirección en post-its que alimentan las páginas siguientes.

De conversaciones como estas han salido proyectos reales

La composición de las estaciones fue deliberadamente diversa: desarrolladores, banca, instituciones, academia, compartieron el mismo tablero.

Cada estación leyó la pregunta desde su tema y las cuatro terminaron hablando de lo mismo: **incentivos, certeza, gobernanza**.

Las páginas siguientes replican la estructura de cada tablero físico **qué no funciona, qué sí funciona, dónde están las oportunidades** para que el lector recorra la página igual que se recorrió el stand.



01 Construir

Sobre las ideas presentadas en el escenario, **conectándolas entre sí**.

02 Profundizar

Entender el porqué detrás de cada opinión antes de aceptarla.

03 Priorizar

Filtrar las soluciones según su impacto y el esfuerzo que exigen.

LAS CUATRO ESTACIONES

- 01 **Densificación urbana** · Juan Diego Godoy
- 02 **Infraestructura peatonal** · Manuel Pineda
- 03 **Alternativas de transporte** · David Orrego
- 04 **Incentivos institucionales** · Adriana Palmieri



*Las ideas expresadas en las mesas son aportes de discusión y no representan necesariamente la opinión de los participantes u organizaciones involucradas.

01

DENSIFICACIÓN URBANA

Juan Diego Godoy

Facilitador · Stand 01

Taller BOOOM · **Densificación urbana**



Lo que la mesa mencionó y discutió

¿Qué NO funciona?

- Transporte público sin BRT, sin carril propio y sin certeza de horarios.
- **Regateo de multas y exoneraciones:** le enseñan al ciudadano que la ley está debajo de él.
- **Educación cívica:** bloquear intersecciones, zigzaguear, olvidar que se puede caminar.

¿Qué SÍ funciona?

- **Salcajá:** limpia, segura, premiada, con aceras anchas pensadas para el peatón.
- La caminabilidad de Xela y su centro histórico.
- Ciudades deportivas públicas **la primera del programa abre en Izabal.**
- **Usos mixtos:** Cayalá, Naranjo.
- **E-commerce, universidad y trabajo en línea:** no ocupar la calle si no es necesario.

¿Cuáles son las oportunidades?

- **Ciudades intermedias:** descentralización antes de que repitan el patrón de la capital.
- **Equilibrio de tres en cada desarrollo:** educación, trabajo, comercio.
- Barrancos como activo **turístico, deportivo, de ocio** no como límite.
- POT departamental, no solo municipal.
- **Seguridad de bajo costo:** iluminación, áreas verdes, vitrinas, “muro free zone”.

DATO DE MESA

Las experiencias de ciudades departamentales funcionales demuestran que **la seguridad ciudadana es un producto de la cohesión social y el uso del espacio público**, superando el modelo de segregación y aislamiento defensivo.

Voz de la mesa:

“La seguridad no se resuelve con más muro: se resuelve con más gente en la calle. Encerrados en condominios nos aislamos; los ciudadanos cuidan a los ciudadanos cuando pueden verse.”

La mesa se definió a sí misma como soñadora pero no ilusa y fue la única que salió del área metropolitana por decisión propia.

Los ejemplos de ciudad que funcionan aparecieron en Salcajá, Xela y Cobán, no en la capital.

El costo de los parqueos dividió a la mesa **¿gratuitos o más caros?**

Además, **el desarrollo que no se comunica apareció como una falla propia del sector:** el vecino no sabe que un edificio bien hecho reduce tráfico.

La seguridad, coincidieron, no se resuelve con más muro: se resuelve con más gente en la calle.



**Las ideas expresadas en las mesas son aportes de discusión y no representan necesariamente la opinión de los participantes u organizaciones involucradas.*

02 INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Manuel Pineda

Facilitador · Stand 02

Taller BOOOM · Infraestructura peatonal



Lo que la mesa mencionó y discutió

¿Qué NO funciona?

- La priorización del carro sobre el peatón.
- El estado de las banquetas y la iluminación.
- **El miedo colectivo:** la inseguridad es percepción antes que hecho.
- **Cero educación vial** motos, carros, bicicletas e incluso peatones.

¿Qué SÍ funciona?

- Antigua: escala humana y proximidad de servicios, aun con aceras imperfectas.
- Comercios en planta baja.
- Restricción al carro y rutas definidas.
- Vigilancia colectiva.
- El clima moderado **una ventaja regalada que la ciudad no aprovecha.**

¿Cuáles son las oportunidades?

- **Diseñar para el usuario vulnerable: niños y mujeres primero.**
- **Baños públicos como incentivo real de ciclovía:** poder bañarse y cambiarse elimina la barrera de llegar sudado o mojado al trabajo.
- **Incentivos al desarrollador para densificar bien:** hoy el uso mixto no deja ganancia suficiente.
- Ciclovías exclusivas por horario; duchas y parqueo de bicis en edificios.
- Red de transporte a largo plazo con ruta exclusiva.

DATO DE MESA

El tráfico está tan arraigado en la conversación que nadie mencionó el espacio público **justo lo que enriquece una ciudad. No está en el top of mind.**

Voz de la mesa:

“No es un tema de caminar más, sino de desplazarnos menos.” — la tesis de Rivers y de Smith, dicha desde el piso del taller.

A pesar del intento por abarcar visiones a corto, mediano y largo plazo, la discusión terminó concentrada en la urgencia **del presente, una señal clara de dónde reside la ansiedad.**

Al buscar referentes funcionales, la atención se dirigió casi de inmediato a Antigua Guatemala como el modelo ideal de vida peatonal; sin embargo, frente a la percepción de inseguridad como principal barrera y a un clima benévolo pero desaprovechado, **la conclusión exige desplazar la obsesión por el tráfico.**

Priorizar el espacio público reactivaría los entornos comunitarios existentes, atrayendo a más gente a las calles, **construyendo sentido de pertenencia y forzando a que la infraestructura urbana se adapte finalmente a las necesidades reales de sus vecinos.**



*Las ideas expresadas en las mesas son aportes de discusión y no representan necesariamente la opinión de los participantes u organizaciones involucradas.

03

ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE

David Orrego

Facilitador · Stand 03

Taller BOOOM · Alternativas de transporte



Lo que la mesa mencionó y discutió

¿Qué NO funciona?

- La certidumbre: ¿qué certeza da el transporte público? Ninguna.
- El carro gana porque es un cuarto personal blindado **seguridad y confiabilidad que el transporte público no ofrece.**
- Falta de consecuencia al violar la ley.
- Centralización administrativa; impuesto de circulación muy bajo.
- Falta de ciclovías y espacios peatonales.

¿Qué SÍ funciona?

- El Transmetro de Aguilar Batres: carril exclusivo, sin semáforos, sin carros metiéndose.
- Transpinula, y el Transmetro a escala pequeña.
- Pasarelas.
- Los ruleteros y el tuc tuc: la informalidad como diagnóstico de demanda.
- Los taxis piratas — lectura incómoda: vieron una demanda insatisfecha y la ocuparon.

¿Cuáles son las oportunidades?

- Gobernanza y planificación metropolitana.
- Transporte multimodal y conexión con las periferias: cuesta relacionarse con otros municipios.
- Conectividad puntual: un puente en Izabal convirtió un trayecto de 15 minutos en 3.
- Conectividad por cuencas, barrancos y subterráneos.
- Construir pensando en la persona.

DATO DE MESA

La impredecibilidad e ineficiencia del transporte urbano no obedecen al vehículo, sino al diseño vial. La ausencia de carril exclusivo **transforma el servicio en un trayecto incierto que penaliza la calidad de vida y las rutinas del usuario.**

Voz de la mesa:

La impredecibilidad del transporte público convierte cada trayecto en una moneda al aire.

Esta ineficiencia obliga a los usuarios a madrugar y salir con horas de anticipación solo para intentar llegar a tiempo a sus destinos.

La mesa llegó sola a un marco de 1969: el costo generalizado del viaje de Alan Wilson **lo que de verdad le cuesta a una persona moverse.**

Con eso desarmó la promesa política de “la” solución al tráfico: **no hay una; hay variables entrelazadas con las otras tres mesas.**

La lectura más incómoda vino de la informalidad: ruleteros, tuc tuc y taxis piratas vieron una demanda insatisfecha y la ocuparon.



*Las ideas expresadas en las mesas son aportes de discusión y no representan necesariamente la opinión de los participantes u organizaciones involucradas.

04

INCENTIVOS INSTITUCIONALES

Adriana Palmieri

Facilitador · Stand 04

Taller BOOOM · Incentivos de las instituciones y organizaciones



Lo que la mesa mencionó y discutió

¿Qué NO funciona?

- Expedientes que se empatan entre instituciones distintas.
- El criterio de acera cambia con cada alcaldía.

¿Qué SÍ funciona?

- El POT de la Ciudad de Guatemala: normas claras, certeza, certificación.
- La VAC aunque las municipalidades todavía no la adoptan del todo.
- Acompañamiento en la planificación.
- El avance del plan KOICA.

¿Cuáles son las oportunidades?

- Digitalizar permisos; curadores de trámites el modelo salvadoreño de procuradores que agilizan licencias y con eso motivan desarrollo.
- Incentivos por altura, como El Salvador en Guatemala implicaría mover el aeropuerto.
- Reglamentos de incentivos de edificación en otros municipios.
- Alianzas entre municipios: trabajar la ciudad real, no la administrativa.
- Multa por ocasionar tráfico.

DATO DE MESA

La congestión no empieza en el centro: empieza en los municipios de conexión. La ciudad colapsa mañana y tarde por su periferia.

La discusión matizó el optimismo sobre el marco regulatorio: existen herramientas, pero se conocen poco y se aplican con dificultad.

El POT establece reglas claras y proyectos como KOICA muestran una ruta, pero la burocracia frena el avance: permisos que toman más que la obra, procesos duplicados y poca coordinación entre instituciones. Incluso estándares básicos, como la continuidad de una acera, dependen de cada alcaldía.

La estructura existe, pero la gestión la vuelve inoperante.



*Las ideas expresadas en las mesas son aportes de discusión y no representan necesariamente la opinión de los participantes u organizaciones involucradas.

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Un diagnóstico, cuatro caminos, cuatro coincidencias

Lo que atravesó las cuatro estaciones del Taller BOOOM

01 Incentivos, en las cuatro mesas.

A desarrolladores, a ciudadanos, a edificios, por altura. El consenso implícito: hoy hacer lo correcto no es rentable, y nadie espera que se haga por convicción.

02 Educación vial y cívica.

En las cuatro mesas, sin excepción. Bloquear intersecciones, zigzaguar, regatear multas: la ley percibida debajo del ciudadano.

03 Gobernanza metropolitana.

La única propuesta institucional que emergió del escenario y del taller a la vez: la ciudad real ya no cabe en el municipio.

04 Lo que funciona

Fuera de la capital marca un paso Salcajá, Xela, Antigua, Izabal, Escuintla. Cuatro mesas buscando ejemplos positivos; casi ninguno del área metropolitana.



URBOP

EL DIAGNÓSTICO YA ESTÁ.

AHORA, LA OPORTUNIDAD.

Las ciudades están cambiando. Nuevas líneas de transporte, nuevas centralidades y ciudades intermedias están abriendo oportunidades para desarrollar diferente.

En URBOP identificamos ese potencial, lo fundamentamos con data y lo convertimos en estrategias inmobiliarias que crean valor.

Descubra las oportunidades que tiene su terreno, proyecto o negocio en expansión.

Hablemos. mb@urbop.gt- urbop.gt

SAVE THE DATE.

BOOOM #6

21 DE OCTUBRE 2026
HOTEL CAMINO REAL

Reserva tu espacio aquí:

mb@urbop.gt

www.urbop.gt

LinkedIn: URBOP

Instagram: urbopgt

